أثر نشأة بغداد على نمو النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي الأول (١٤٥ـ ٢٣٢هـ/٧٦٢ ـ ٨٤٧ م)

د. لمياء بنت عبدالرحمن عثمان الصالح
قسم التاريخ والحضارة – كلية الآداب
جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

أثر نشأة بغداد على نمو النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي الأول (١٤٥ـ ٢٣٢هـ/٧٦٢ ـ ٨٤٧ م)

د. لمياء بنت عبدالرحمن عثمان الصالح
قسم التاريخ والحضارة – كلية الآداب
جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

ملخص الدراسة:

كان الخليج العربي والبحر الأحمر منذ القدم يتناوبان السيادة على طرق التجارة العالمية البحرية بين الشرق والغرب ، إلا أنه مع قيام الدولة العباسية عام ١٣٢هـ / ٧٤٩ م وانتقال عاصمة الخلافة الإسلامية من دمشق إلى بغداد التي أسسها الخليفة أبو جعفر المنصور عام ١٤٥هـ / ٧٦٢ م انتقلت الفعاليات التجارية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي فساعد ذلك على أن يستعيد الخليج وموانئه مكانته الاقتصادية ، وشهرته التجارية العالمية ، فانتعشت التجارة فيه حيث ارتبطت العاصمة بغداد مائيًا بواسطة نهري دجلة والفرات بموانئ الخليج كالأُبلَّة والبصرة وسيراف ، وازدهرت الملاحة البحرية وتدفقت عليه السلع والمتاجر نتيجة حرصخلفاء بني العباس وكبار رجال الدولة على تأمين حاجات الدولة الأساسية والكمالية من بلاد المشرق الأقصى وشرق أفريقيا ، وجهودهم الجبارة في تأمين الموانئ والملاحة البحرية من الأخطار والقراصنة وغيرها .

ومن خلال هذه الدراسة سأتطرق إلى الآثار التجارية لنشأة بغداد على الخليج العربي وموانئه ، وأهم الصادرات و الواردات ، والأخطار التي واجهت الطرق التجارية ، وجهود الخلفاء العباسيين الجبارة في تأمين الموانئ والملاحة البحرية من تلك الأخطار من أجل حماية تجارتهم التي ارتبطت بأمن الخليج العربي وأمن الثغور و الموانئ المطلة عليه .

المقدمة :

يحتل الخليج العربي مكانة مرموقة في العالم وذلك بحكم موقعه الجغرافي المميز في قلب العالم القديم، وكونه حلقة وصل رئيسية بين الشرق والغرب، وطريقًا تجاريًا أسهم في نشاط التجارة العالمية وازدهارها.

وكان الخليج العربي والبحر الأحمر منذ القدم يتناوبان السيادة على طرق التجارة العالمية البحرية بين الشرق والغرب ، إلا أنه مع قيام الدولة العباسية عام ١٣٢هـ / ٧٤٩ م وانتقال عاصمة الخلافة الإسلامية من دمشق إلى بغداد التي أسسها الخليفة أبو جعفر المنصور عام ١٤٥هـ / ٧٦٢م انتقلت الفعاليات التجارية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي فساعد ذلك على أن يستعيد الخليج وموانئه مكانته الاقتصادية، وشهرته التجارية العالمية ، فتأثر البحر الأحمر وانكمش نشاطه كطريق تجاري عالمي وأصبح دوره ثانويًا، وانتعشت التجارة في موانئ الخليج العربي؛ حيث ارتبطت العاصمة بغداد مائيًا بواسطة نهري دجلة والفرات بموانئ الخليج كالأُبُلَّة والبصرة وسيراف، وازدهرت الملاحة البحرية فيه وتدفقت عليه السلع والمتاجر نتيجة حرص خلفاء بني العباس وكبار رجال الدولة على تأمين حاجات الدولة الأساسية والكمالية من بلاد المشرق الأقصى وشرق أفريقيا، وجهودهم الجبارة في تأمين الموانئ والملاحة البحرية من الأخطار والقراصنة وغيرها؛ وذلك لأن حماية تجارة الدولة العباسية قد ارتبطت بأمن الخليج العربي وأمن الثغور والموانئ المطلة عليه؛ لأن الخليج في تلك الفترة كان طريق التجارة العالمية.

ومن خلال هذه الدراسة سأتطرق إلى الآثار التجارية لنشأة بغداد على الخليج العربي وموانئه وما وصل إليه من مكانة مرموقة في الحياة الاقتصادية والتجارية في العصر العباسي الأول حتى أصبح جزءًا هامًا من أجزاء الدولة العباسية ، وتميز بالنشاط والانتعاش التجاري بشكل واضح.

وقد عرضتُ هذه الدراسة في عدة محاور جاءت كالآتي : نشأة بغداد وتنظيم نشاطها الملاحي في الخليج العربي، أهم موانئ الخليج العربي وازدهار التجارة فيها بعد بناء بغداد، ثم الصادرات والواردات، فالأخطار التي واجهت الطرق التجارية وجهود الخلفاء العباسيين في حمايتها، وختمت الدراسة بخلاصة بينت فيها أهم نتائج البحث التي توصلت إليها.

* * *

المبحث الأول : نشأة بغداد وتنظيم نشاطها الملاحي في الخليج العربي :

لما تولي الخلافة أبو جعفر المنصور عام ١٣٦هـ /٧٥٣م عمل على تأسيس عاصمة جديدة لدولته، فخرج يرتاد له موضعاً ، وجاء اختياره ببناء عاصمته بغداد عام ١٤٥هـ / ٧٦٢ م على ضفاف نهر دجلة[١]. الذي يعد الذراع الثاني للخليج العربي داخل أرض الهلال الخصيب . وكان الخليفة أبو جعفر المنصور مسروراً لاكتشافه هذا الموقع الإستراتيجي لبغداد، ويذكر لنا اليعقوبي ما قاله المنصور في هذا الصدد : " ... بأنها مشرعة للدنيا ، كل ما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والأُبُلَّة والأهواز وفارس وعمان واليمامة والبحرين، وما يتصل بذلك فإليها ترقى وبها ترسي ... فالحمد لله الذي ذخرها لي وأغفل عنها كل من تقدمني " [٢]. وقال أبو جعفر أيضًا : " هذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء يأتينا فيها كل ما في البحر " [٣].

ولقد كان لكل من دجلة والفرات أنهار عديدة تتفرع منهما، وأنهار أخرى تصب فيهما فأصبح بالإمكان تنظيم الملاحة فيهما مما يعطي للسفن حرية الانتقال من مكان لأخر . ونجد أن توزيع هذه الأنهار الفرعية كان بشكل يساعد على ربط بغداد بطريق تجارة الخليج العربي البحرية من الشمال إلى الجنوب، وأبرز هذه القنوات البحرية بين دجلة والفرات نهر عيسى ونهر صرصر[٤]. كما أن الملاحة في نهر دجلة بين بغداد

---

(١) الخطيب البغدادي: الحافظ أبي بكر أحمد بن علي (ت ٤٦٣ هـ / ١٠٧١م) – تاريخ بغداد أو مدينة السلام – دار الكتب العلمية – بيروت – لبنان – د.ت – ج١– ص٦٦ ، راضي : عبدالحكيم ، محمود فؤاد ، جمال العسكري – أوراق بغداد – الشركة الدولية للطباعة – القاهرة – ٢٠٠٣م – ص ٧٣ – ٧٤ .

(٢) اليعقوبي : أحمد بن أبي يعقوب واضح الكاتب (ت ٢٨٤ هـ / ٨٩٧ م) – كتاب البلدان – مطبعة بريل – ليدن – ١٨٩٣م – ص٢٣٧ – ٢٣٨ .

(٣) الطبري : أبو جعفر محمد بن جرير بن يزيد الآملي (ت ٣١٠ هـ / ٩٢٢ م) – تاريخ الرسل و الملوك – تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم – دار المعارف – القاهرة – ١٩٦٧م – ج٧ – ص٦١٤ .

(٤) المقدسي : شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر البنّا الحنفي المعروف بالبشاري (ت ٣٧٥ هـ / ٩٨٥ م) – أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم – مكتبة مدبولي – القاهرة – ط٣ – ١٤١١هـ /

والخليج العربي كانت أسهل من بقية أجزائه نظرًا لاتساع مجراه في هذه الأجزاء عنها في الأجزاء الأخرى [1].كذلك الأجزاء السفلية من الفرات كانت صالحة للملاحة حتى الخليج العربي، فعن طريقها كانت تصل حاصلات

الشرق إلى بغداد [2]. وبذلك صارت بغداد مدينة عظيمة تنعم بما ينقل عبر دجلة والفرات من متاجر البلاد المحيطة بهما أو المتصلة بفروعهما، وتوفرت بها السلع التجارية المختلف ، وتزودت أسواقها بكل غريب ونادر من نفائس الشرق والغرب بأعداد كبيرة يقول الجاحظ : " وقد اجتمع فيها ما هو متفرق من جميع الأقاليم من أنواع التجارات والصناعات " [3].

وكذلك وصفها اليعقوبي بقوله : " وآثرها جميع أهل الآفاق على أوطانهم فليس من أهل بلد إلا ولهم فيها محلة ومتجر ، ومتصرف ، فاجتمع بها ما ليس في مدينة بالدنيا " [4]. وأصبح التجار يقصدونها من آفاق بعيدة للحصول على السلع المتنوعة مما جعل أسواق بغداد تعج بالحركة التجارية.

وبذلك يكون الخليفة أبو جعفر المنصور قد انتبه إلى أهمية وقوع بغداد على ملتقى الطرق التجارية؛ لأن ذلك يكفل تمويل أسواقها، ويسهل الاتصال بينها وبين أنحاء الدولة، ويشجع التجارة التي أصبحت تسلك طريق الخليج العربي فالبصرة وبغداد

١٩٩١م – ص١٢٤، العسكري : سليمان إبراهيم – التجارة و الملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي – مطبعة المدني – القاهرة – د.ت – ص٨٢–٨٣ .

(١) المسري : حسين علي – تجارة العراق في العصر العباسي – ذات السلاسل – جامعة الكويت – ١٤٠٢ هـ / ١٩٨٢م – ص١٦٠–١٦١

(٢) Palmer,E.H.,M.A.: Haroun Al Raschid Caliph of Bagdad , London : Marcus Ward & co. , Chandos street , and Royal Ulster works Belfast ١٨٨١ , p.٥٦

(٣) الجاحظ : أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب الكناني البصري (ت ٢٥٥هـ / ٨٦٨ م) – التبصر بالتجارة – تحقيق حسن حسين عبد الوهاب – لجنة التأليف و الترجمة و النشر – القاهرة – ط٢ – د.ت – ص٤٠.

(٤) اليعقوبي – كتاب البلدان – ص٧ .

وتحولت تدريجيًا عن البحر الأحمر فكان هذا التغير في صالح التجار الذين استطاعوا أن يوسعوا نشاطهم التجاري في مجالات مختلفة[١]. فغدت بغداد مركزًا نموذجيًا للتجارة الدولية التي كانت إحدى الملامح العظيمة والهامة لذلك العصر وهذا بفضل تنظيم اتصالها بالخليج العربي عن طريق شبكة هامة من القنوات الملاحية. وبذلك ولأول مرة تصبح عاصمة لدولة إسلامية عربية على اتصال مباشر بالخليج العربي وبحر العرب عبر نظام مائي يعتمد على نهري دجلة والفرات اللذين يصبان في الخليج العربي [٢].

وقد نظمت السلطات العباسية شبكة من القنوات من أجل تسهيل ربط العاصمة بغداد جنوبًا عبر مدينة البصرة بمياه الخليج العربي مباشرةً، وصرفت مبالغ ضخمة. وقد أحصيت أنهار البصرة المستخدمة في الملاحة النهرية والري فزادت عن مائة وعشرين ألف نهر [٣].

ويتضح من بذل العباسيين لهذه الجهود الكبيرة لأجل تنظيم شبكة الملاحة النهرية جنوب بغداد على رغبتهم وحرصهم على الاتصال المباشر بمياه الخليج العربي ودعم مكانة عاصمتهم على طريقه التجاري الهام وكذلك إتاحتهم الفرصة أمام أهل بغداد للمشاركة في نشاط هذا الطريق التجاري، فأصبحت بغداد سوقًا رائجة لبضائع الشرق والغرب على السواء [٤]. وراجت في منطقة الخليج العربي حركة ملاحة واسعة،

---

(١) الجاحظ – المرجع السابق – ص٢١، الألوسي : عادل محيي الدين – تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري – منشورات وزارة الثقافة و الإعلام – العراق – د.ت – ص ٢٠٥ – ٢٠٦.

(٢) السيد مقبول : أحمد – العلاقات العربية الهندية – ترجمة نقولا زيادة – الدار المتحدة للطباعة والنشر – ١٩٧٤م – ص١٢١.

(٣) ابن حوقل : محمد بن علي النصيبي (ت ٣٦٧ هـ / ٩٧٧ م) – صورة الأرض – منشورات دار مكتبة الحياة – بيروت – د.ت – ص٣١٢ ، العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص٨٦، ٩٠.

(٤) العسكري – المرجع السابق – ص٨٧، عبد اللطيف : أحمد توني – العلاقات الدبلوماسية للخلافة العباسية من عام ١٣٢ – ٢٣٢ هـ رؤية حضارية – مركز الإسكندرية للكتاب – مصر – ٢٠٠٤م – ص١٢٣.

وذلك لوقوع عاصمة الخلافة العباسية على مقربة من شمال الخليج، ولقيام تلك العاصمة على نهر دجلة الذي كان خطًا تجاريًا تنقل عليه السفن من الخليج وإليه، لتندفع بعد ذلك في المحيط الهندي متجهة لبلاد الشرق [1].

وقد علا شأن بغداد سريعًا، وأصبحت مركزًا كبيرًا يحفل بالناس والمال والترف، بل وصارت المدينة التجارية الأولى في تلك الفترة، فكان هذا من شأنه تنشيط التجارة في موانئ الخليج العربي إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا؛ حيث صارت الأُبُلَّة والبصرة وسيراف أهم موانئ السفن البحرية التي تنقل منها السلع والبضائع إلى بغداد وذلك عبر السفن النهرية [2]. إذًا كان نقل عاصمة الخلافة العباسية إلى بغداد دفعةً قوية دفعت إلى الأمام التجارة البحرية الواردة إلى موانئ الخليج العربي والصادرة منه .

وكان لا بد لموانئ الخليج العربي أن تلعب دورًا بارزًا في توسيع العلاقات التجارية بين عاصمة الخلافة العباسية من جهة وبين بلدان الشرق الأقصى وشرق أفريقيا من جهة أخرى لما لسكانها من قدم راسخة في مياه البحار، خاصة وأن الخليج العربي يشكل المنفذ البحري الطبيعي للدولة العباسية .

ويتضح مما سبق أن بناء العباسيين بغداد واتخاذها مركزًا لخلافتهم، وارتباطها بالبصرة التي تعد بوابتها على الخليج العربي والمحيط الهندي، وما صار إليه المجتمع الجديد من تطور وتمدن وزيادة احتياجات، ساعد على ازدهار التجارة والملاحة في موانئ الخليج العربي في العصر العباسي الأول.

* * *

(١) قلعجي : قدري – الخليج العربي – مطابع دار الغد – القاهرة – ١٣٨٥هـ / ١٩٦٥م – ص٤٣ .

(٢) حوراني : جورج فضلو – العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى – ترجمة السيد يعقوب بكر – مكتبة الأنجلو المصرية – القاهرة – د.ت – ص ١٩٥ – ١٩٧.

المبحث الثاني : أهم موانئ الخليج العربي وازدهار التجارة فيها بعد بناء بغداد :

بلغت موانئ الخليج العربي مكانة مرموقة في النشاط التجاري بعد أن استعادت مكانتها الاقتصادية التي تراجعت زمن الخلافة الأموية بسبب تحول أغلب الطرق التجارية البحرية العالمية إلى البحر الأحمر والبحر المتوسط. ورأينا ما كان لبناء مدينة بغداد في العصر العباسي الأول واتخاذها عاصمة للخلافة الإسلامية من أثر كبير في ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي؛ حيث أصبحت هذه الموانئ تتحكم في طرق التجارة وفي حركة الاستيراد والتصدير في منطقة الخليج العربي، وأصبحت تستقبل السفن والمراكب التجارية للتموين والشحن والتزود بالمياه والطعام على امتداد سواحل الخليج العربي. وسنتناول أبرز هذه الموانئ :

الأُبُلَّة :

تقع الأُبُلَّة في نهاية الرأس الجنوبي لنهري دجلة والفرات وعلى زاوية الخليج العربي بالقرب من البصرة على نهر الأُبُلَّة الذي عرف باسمها والذي كان مزدحمًا بحركة السفن المليئة بالسلع والبضائع المختلفة[١]. يرجع تاريخها الملاحي لعهد الإسكندر الأكبر[٢]. وقد عرفت قديمًا بأنها مستودع تجارات الشرق[٣]. وتمتعت بدور الوسيط في التجارة البحرية مع الشرق .

ولقد كان لانتقال مركز الخلافة العباسية إلى بغداد دور في زيادة الاهتمام بالأُبُلَّة؛ حيث كان قربها من بغداد وقابلية مينائها استيعاب السفن البحرية سأعدها؛ لتكون نقطة الاتصال البحري بين عدة مناطق مختلفة حتى وصفت بأنها : " مرفأ سفن البحر

---

(١) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص٢٣٤ .

(٢) ياقوت الحموي : شهاب الدين أبو عبدالله ياقوت بن عبدالله الرومي البغدادي (ت ٦٢٦ هـ / ١٢٢٨م) – معجم البلدان – دار صادر – بيروت – د.ت – ج١ – ص٩٧ .

(٣) الألوسي – تجارة العراق البحرية – ص٦١ .

من عمان والبحرين وفارس والهند والصين " [1]. وكانت تسمى بأرض الهند أو ثغر الهند كتعبير واضح عن وضعها كميناء تجاري يتصل عبر شط العرب والخليج العربي بالشرق الأقصى[2]. وكان ابن خرداذبة من أوائل الجغرافيين المسلمين الذين تحدثوا عن الأُبُلَّة وأهميتها كمحطة كبرى في تجارة الشرق العالمية، كما وضع دليلاً للمسافرين وصف فيه الطريق البحري الذي يبدأ من مصب دجلة عند الأُبُلَّة وينتهي إلى بلاد الهند والصين[3].

وقد ظلت الأُبُلَّة مركزًا للتجارة البحرية مع الشرق الأقصى حتى حفرت قناة ربطت هذا الميناء بالبصرة وكان سبب حفر هذه القناة لتجنب دوارة كانت في مدخل ميناء الأُبُلَّة تعيق مرور السفن الكبيرة ، ثم ارتبط ازدهار هذا الميناء بازدهار تجارة البصرة إلى أن تضاءلت أهميته فأصبح ميناء ثانويًا للبصريين في حين أصبحت البصرة هي المركز الرئيسي للتجارة الشرقية بصورة عامة[4].

البصرة :

أنشئت البصرة في عهد الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه عام ١٦هـ / ٦٣٧ م على ساحل نهر دجلة في الطرف الشمالي من الخليج العربي، وقد صارت زمن العباسيين تمثل نقطة التقاء الطريق الممتدة من وسط بلاد فارس والعراق والشام والجزيرة

---

(١) الدينوري : أبو حنيفة بن داوود (ت ٢٨٢ هـ / ٨٩٥ م) – الأخبار الطوال – تحقيق السيد عبدالمنعم عامر – القاهرة – ١٩٦٠م – ص١١٧.

(٢) تاريخ الطبري–ج٣ – ص٣٤٦ ، المقدسي: المطهر بن طاهر– (ت نحو ٣٥٥ هـ / ٩٦٦ م) – البدء و التاريخ – القاهرة – د.ت–ج٤ –ص٧٤–٧٥ .

(٣) ابن خرداذبة : أبو القاسم عبيدالله بن أحمد الخراساني (ت ٣٠٠ هـ / ٩١٢ م) – المسالك والممالك – مطبعة بريل – ليدن – د.ت – ص١٥٣ .

(٤) العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص٩٩ ، القوصي : عطية – تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين – دورية محكمة تصدرها جامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية – العدد ١٨ – رجب ١٤٠٠هـ / يونيو ١٩٨٠م – ص١٠–١١، محمد : خالد سالم – ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية – الكويت – ط١ – ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م – ص ٥٧ .

العربيـة عبـر الخلـيج العربـي ، ومركـز إبحـار واسـتقبال الـسفن المحملـة بـأنواع الـسلع والبـضائع الخاصـة بالتجـارة الـشرقية فـي الخلـيج[1]. حيـث كانـت تـرد إليهـا تجـارات الهنـد والصين وفـارس وعمـان واليمـامة والبحـرين لتوصلهـا إلى عاصمة الـدولة الإسـلامية بغـداد عـن طريــق نقلهــا بالـسفن النهريــة[2]، وزاد ارتباطهــا ببغـداد فـي العـصر العباســي مـن نشاطها التجاري يقول الجاحظ :" العراق عين الـدنيا والبـصرة عــين العــراق وبــاب بغـداد الكـبير ومدخــل دجلــتها المتـدفــق بـضـروب المــتاع ، وأنــواع الـسلع المجــلوبة مـن أطــراف الـدنيا " [3]. ويـصفها اليعقـوبي بقولـه : " والبـصرة مدينـة الـدنيا ومعـدن تجارتهـا وأموالها"[4].

وقـد أصبحت البـصرة مركـزًا هامًّا لتجـارة المـواد الغذائيـة فـي الخلـيج العربـي، حيـث حملـت الـسفن منهـا حاصلات العـراق إلى شـواطئ شـبه الجزيـرة العربيـة المطلـة علـى الخليج العربي لافتقارها إلى المواد الغذائيـة بـصفة خاصـة كما نعمت بالاسـتقرار نتيجـة تـوفر المـواد الغذائيـة بهـا التـي سـاعدت المـسافرون علـى التـزود منهـا فـي أسـفارهم الطولية[5].

وبلغت تجارة البصرة فيما بين منتصف القرن الثاني ومنتصف القـرن الثالث الهجـريين (٨–٩ م) ازدهارًا عظيمًا ، وكان لأهلها سفن خاصة بهم يتاجرون بها في أعالي البحار

---

(١) شاكر : محمود – موسوعة تاريخ الخليج العربي – دار أسامة للنشر و التوزيع – الأردن – عمان – ٢٠٠٣ م – ج١ – ص١٥١.

(٢) الشامي : أحمد عبدالحميد – العلاقات التجارية بين دول الخليج و بلدان الشرق الأقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى – مكتبة نهضة مصر – القاهرة – ١٩٧٨م – ص١٣.

(٣) الجاحظ – التبصر بالتجارة – ص٣ وما بعدها .

(٤) اليعقوبي – كتاب البلدان – ص٣٢٣ .

(٥) العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص ٩٥ .

حتى يصلون إلى الهند والصين[١] وكانت السفن الصينية تأتي إلى البصرة [٢]، حتى غدت من أهم المراكز التجارية في العالم . ونجد المقدسي يشيد بالبصرة قائلاً : " ألم تسمع بخز[٣] البصرة وبزها[٤] وطرائفها وبأرزّها[٥] هي معدن اللآلئ والجواهر وفرضة البحر[٦] ومطرح البر"[٧].

وقد تدفقت سلع العراق الصناعية على البصرة التي أصبحت من أهم مراكز تصديرها إلى سائر أرجاء شبه الجزيرة العربية وغيرها من الأقاليم، وأخذ نشاط الخليج التجاري يتركز في البصرة ويتحول عن بعض المراكز القديمة كدارين بالبحرين التي انتقلت تجارتها للبصرة بعد التطور الذي حدث فيها وارتباطها ببغداد ، حيث حولوا

---

(١) عطية القوصي – تجارة الخليج بين المد والجزر – ص٩ ، العمادي : محمد حسن عبدالكريم – التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام حتى القرن ٥٤ – مؤسسة حمادة – إربد – الأردن – ١٩٩٧م – ص٢٧٥ ، أبو عزة : عبدالله – الخليج العربي في العصر الإسلامي دراسة تاريخية وحضارية – مكتبة الفلاح – الكويت – ١٤٢١ه – ٢٠٠١هـ – ص١١٦

(٢) المسعودي : أبو الحسن علي بن الحسين بن علي بن عبدالله الشافعي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧م) – مروج الذهب ومعادن الجوهر – تحقيق محمد محيى الدين عبدالحميد – دار المعرفة – بيروت – د.ت – ج١ – ص١٤٠ – ١٤٢.

(٣) الخز : ثياب تنسج من صوف وإبرسيم . ابن منظور : جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم بن علي بن أحمد بن أبي القاسم الأنصاري المصري (ت ٧١١هـ / ١٣١١م) – لسان العرب – دار صادر – بيروت – ط١ – ١٤١٠ه / ١٩٩٠م – ج٥ – ٣٥٤ .

(٤) البز : نوع من الثياب . ابن منظور – المرجع السابق – ج٥ – ص٣١١ – ٣١٢ .

(٥) الأرزّ : نبات حولي يزرع في معظم البلاد الحارة والمعتدلة ، لا غنى له عن الماء ، لذلك يزرع في السهول المنخفضة ، حبة يطبخ ويؤكل . عمر: أحمد مختار – معجم اللغة العربية المعاصر – عالم الكتاب – القاهرة – ٢٠٠٨م – ج١–ص٨٣ ، مسعود : جبران – الرائد معجم لغوي – دار العلم للملايين – بيروت – ط٢ – ١٩٦٧م – ص٤٤.

(٦) فرضة البحر : محط السفن . أنيس : إبراهيم ، عبد الحليم منتصر وآخرون ـ المعجم الوسيط ـ القاهرة ـ ١٩٧٢م ـ ج٢ ـ ص ٦٨٣ .

(٧) المقدسي ـ أحسن التقاسيم ـ ص ١٢٨ .

نشاطهم وثرواتهم إلى هذا المركز التجاري الرئيسي على رأس الخليج العربي، لذلك اجتهد الخلفاء العباسيون لدعم هذا المركز التجاري الهام عن طريق تزويده بقنوات مائية من دجلة لتوفير المياه العذبة(١).

وكانت البضائع تحمل من البصرة ثم تسير السفن في الخليج العربي متجهة نحو الساحل الشرقي عند ميناء سيراف فتأتي السفن الصينية لتشحن البضائع من هذا الميناء، وتتزود بالماء ثم تسلك الجانب الغربي للخليج مارة بساحل عمان لكي تتزود مرة أخرى بالماء والمؤن استعداداً للرحلة الطويلة للهند(٢).

وكانت تستغرق الرحلة من مدينة البصرة إلى ميناء كانتون بالصين ستة أشهر أو أكثر تتخللها فترات الوقوف في الموانئ، وكذلك رحلة العودة تستغرق نفس المدة تقريباً، إذاً فرحلة الذهاب والعودة معاً تستغرق عاماً ونصف عام، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهاليهم قبل ذهابهم للرحلة التالية(٣).

وبذلك نجد أن مدينة البصرة قد احتلت مركزاً هاماً في التجارة الداخلية والخارجية، وأصبح ميناؤها الواسع يعج بحركة السفن البحرية والنهرية بفضل موقعها الهام على الخليج العربي.

البحرين :

يقصد بها المنطقة الشرقية من شبه الجزيرة العربية الممتدة على الخليج العربي من البصرة شمالاً حتى عمان جنوباً، والتي سميت إلى جانب البحرين بهجر، والخط، إلا أنها اشتهرت زمن العباسيين باسم البحرين(٤).

---

(١) البلاذري : أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر بن داوود البغدادي (ت ٢٧٩ هـ / ٨٩٢ م) – فتوح البلدان – نشر صلاح الدين المنجد – مكتبة النهضة المصرية – القاهرة – ١٩٥٦م – ص٤٤٥ – ٤٤٦، العسكري – التجارة والملاحة في الخليج العربي – ص٩٦–٩٨.

(٢) سليمان التاجر – أخبار الصين و الهند ومعه كتاب أبي زيد السيرافي – تحقيق إبراهيم خوري – مطبعة دار الموسم – بيروت – د.ت – ص١٥–١٦، حوراني – العرب و الملاحة في المحيط الهندي – ص٢٠٨.

(٣) حوراني – المرجع السابق – ص٢١٩–٢٢١.

(٤) العسكري – المرجع السابق – ص١٠١.

وقد تفوقت أهمية البحرين في الملاحة على أقاليم السواحل الشرقية من الخليج العربي وذلك لطول سواحلها، واستواء أرضها، وموانئها العديدة على الخليج، إلى جانب مهارة أهلها في ركوب البحر، وفي صناعة السفن؛ حيث ذاع صيتهم في البحار لمهارتهم الملاحية وشجاعتهم أمام العواصف والأنواء[١].

ولقد كانت موانئ البحرين بمثابة نقطة اتصال بين المحطات التجارية في الخليج العربي وبين بغداد عاصمة الخلافة العباسية والمراكز التجارية الأخرى التي تليها خاصة وأن الدولة العباسية قد اتجهت في العصر العباسي الأول إلى الشرق الأقصى، كما تميزت هذه الموانئ كونها مركزًا هامًّا من مراكز صيد اللؤلؤ وقاعدةً كبرى تقصدها السفن لنقل هذه السلعة الثمينة التي أصبحت تشكل جزءًا كبيرًا من قائمة صادرات الخليج العربي[٢].

وقد غدت موانئ البحرين مراكز لرسو كثير من السفن التجارية في رحلاتهم عبر مياه الخليج العربي من الهند والصين والعراق وفارس وغيرها، فأدى ذلك إلى ازدياد حركة الأسواق في موانئ البحرين التجارية لاستفادتها من الطريق التجاري البحري القادم من المحيط الهندي ومن البحر العربي من خلال الخليج العربي في اتجاه بغداد عاصمة الخلافة العباسية، فكانت السفن التي تسلكه في الذهاب والعودة تحمل البضائع من أماكن الوفرة إلى أسواق الدولة الإسلامية. ومن أشهر موانئ البحرين ميناء العُقيْر، قطر، القطيف، جزيرة أُوال[٣] التي تميز ميناؤها بموقعه الجغرافي الإستراتيجي حيث إنه يعتبر محطة تجارية تمر عليها معظم السفن القادمة من جهات مختلفة في

---

(١) الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص١٢–١٣.

(٢) ابن رسته: أبو علي أحمد بن عمر (كان حياً سنة ٢٩٠هـ / ٩٠٢م) – الأعلاق النفيسة – مطبعه بريل – ليدن – ١٣٠٩هـ / ١٨٩٢م – ص١٨٢، الشامي – المرجع السابق – ص١٢.

(٣) يقصد بجزيرة أُوال مملكة البحرين في الوقت الحاضر، واسمها في التاريخ القديم دِلمون ومنذ قبيل الإسلام وفي العصور الإسلامية اسمها "أُوال" ثم اختصر اسم البحرين الذي كان اسماً لشرقي الجزيرة العربية عدا عمان لتحمله جزيرة البحرين الحالية.

طريقها إلى العراق أو العائدة منه وهي محملة بالبضائع والسلع المختلفة خاصةً بعد بناء بغداد واتخاذها عاصمة للخلافة الإسلامية، وتكاثر سكانها والحاجة لتوفير أسباب الرخاء الاقتصادي وتلبية حاجاتهم على اختلاف درجاتهم وأذواقهم [١]. فنرى هذه الموانئ قد انتعشت تجارتها وتوسعت؛ حيث كانت تستقبل السفن التي تحمل البضائع الثمينة من أسواق الهند والصين وغيرها من الأقاليم الأخرى ومن ثم تنقلها إلى بغداد ، كما أن أسواقها قد ازدهرت وأصبحت تعج بأنواع البضائع والسلع التجارية .

عمان :

قاعدة الخليج العربي، وتقع على المدخل الجنوبي لشاطئ الخليج العربي وتطل على المحيط الهندي[٢]. أي أنها تقع على الطريق الرئيسي للتجارة الرائجة الممتدة من الصين إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج العربي. وتضم عمان عدداً من المدن ذكرها المقدسي ومنها صحار ، نزوة ، سلوت ، القلعة ، مسقط ... [٣].

وقد اشتهر منها صحار في العصر العباسي الأول؛ لأنها صارت ملتقى السفن التجارية المحملة بسلع الخليج العربي والمتجهة بتلك البضائع والسلع إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا ، كما تجمع فيها تلك السفن التجارية أثناء عودتها من رحلتها قبل انعطافها إلى الخليج العربي حيث تنزل جزءاً من هذه السلع التجارية فيها[٤]. وقد وصفها المقدسي

(١) قمر : محمود أحمد محمد – دور البحرين في الملاحة و التجارة الإسلامية من صدر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية – عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية – مصر – ط١ – ١٩٩٧م – ص٣٩– ٥٤ ، القحطاني : سعيد عبدالله – موانئ الجزيرة العربية على الخليج العربي في العصر العباسي إلى نهاية القرن الرابع الهجري – الندوة العالمية الخامسة لدراسات تاريخ الجزيرة العربية – جامعة الملك سعود – كلية الآداب – الرياض – ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٣م – ص٢٥٧ .

(٢) الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص ٨٨ .

(٣) المقدسي – أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم – ص ٩٢ .

(٤) العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي– ص١١١–١١٢ ، حوراني – العرب و الملاحة في المحيط الهندي – ص٢٠٨.

بقوله : " بلدة ظريفة ممتدة على البحر ... لهم آبار عذبة وقناة حلوة وهم في سعة من كل شيء ، دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة[1] اليمن " [2]. ويقول عنها ابن حوقل: " وبها من التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة ، وهي أعمر مدينة بعمان وأكثرها مالاً ، ولا يكاد يعرف على شط بحر فارس – الخليج العربي – بجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار" [3] . وكانت صحار من أعظم مراكز التجارة على ساحل عمان؛ حيث تزدحم في مرساها السفن من البصرة واليمن وأفريقيا ، وكذلك سفن الهند والصين وبهذا اكتسبت شهرة واسعة في التجارة بين الشرق والغرب وصارت من أغنى مدن الخليج العربي [4] .

وقد كان لموقع عمان أثر كبير في ازدهارها ، إضافة إلى أن مياهها عميقة ومعظم شواطئها محاطة بجبال تحميها من الرياح القوية فساعد ذلك على نشوء الموانئ ، هذا إلى جانب أنها تقع على الطريق الرئيسي للتجارة الممتدة من الهند والصين إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج ، فساعد ذلك على أن تكون المركز الرئيسي للساحل الغربي من الخليج العربي ، وأدى إلى تطور الملاحة والتجارة البحرية ونشاطها وخاصة في القرن الثالث الهجري – التاسع الميلادي– [5]. يقول المسعودي : " مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأُبُلَّة والبصرة " [6]. وقد تمكن تجار عمان في العصر العباسي الأول من تقوية صلاتهم التجارية بكانتون ، بل

---

(١) المغوثة : المعونة والنصرة ، جمع مغاوث . إبراهيم أنيس – المعجم الوسيط – ج ٢ – ص ٦٦٥ .

(٢) المقدسي – المرجع السابق – ص٩٢ .

(٣) ابن حوقل – صورة الأرض – ص٤٤ .

(٤) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص ٢٩١ .

(٥) العاني : عبدالرحمن عبدالكريم – تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية – تقديم صالح العلي – دار الحكمة – لندن – ط١ – ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م – ص١٧٨–١٨٠.

(٦) المسعودي – مروج الذهب – ج١ – ص١٤٠.

إنهم تعاملوا تجاريًا مع سيام وجاوة وسومطرة وعدة جزر أخرى في شرق آسيا، كما أن بعضًا منهم قد استقروا في تلك الجزر وأصبحوا الوسطاء في تصدير السلع الصينية إلى المناطق المختلفة [1].

سيراف :

تقع سيراف على الساحل الشرقي للخليج العربي من جهة بلاد فارس وهي بمثابة المركز الدولي للتجارة البحرية وقد ازدهرت وأصبحت من أهم المدن التجارية ،وذلك بعد تحول التجارة العالمية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي بعد بناء العباسيين بغداد [2].

ومما زاد من أهمية سيراف الملاحية أن ميناءها كان صالحًا لرسو السفن الضخمة التي حملت الأثقال الكبيرة التي كان يعاد شحنها على سفن صغيرة أو متوسطة الحجم إلى الأُبُلَّة والبصرة ثم إلى بغداد ، وكذلك كانت سلع العراق المصدرة للشرق عن طريق البحر تشحن في سفن نهرية تسير في دجلة ، ثم الخليج العربي ،ولما تصل إلى ميناء سيراف تنقل على سفن كبيرة تحملها إلى الهند والصين [3]. وقد امتاز ميناء سيراف بسكون الموج فيه، مما ساعد على زيادة الحركة التجارية ، كما أنه يعتبر مخزنًا كبيرًا لمختلف البضائع والسلع، لذلك فإن رحلات التجار لسيراف كانت بشكل دائم[4]. ولقد اشتهر أهل سيراف بحبهم للعمل في البحر ، يقول الإصطخري: "بأن الرجل ربما يقضي جل عمره في البحر لا يخرج من سفينته إلا للضرورة القصوى"[5]. حتى بلغوا مبلغًا كبيرًا من الثراء بسبب الازدهار التجاري لمدينتهم[6].

---

(١) العمادي – التجارة وطرقها في الجزيرة العربية – ص٣٣٩ .

(٢) الألوسي – تجارة العراق البحرية – ص ٧٢ ، القوصي – تجارة الخليج بين المد و الجزر – ص ١٢ .

(٣) الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص٩ ، حوراني – العرب و الملاحة في المحيط الهندي – ص ٢٠٧.

(٤) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص٢٣٧ .

(٥) الإصطخري : أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) – المسالك و الممالك – تحقيق محمد جابر – دار القلم – القاهرة – د.ت – ص١٣٨ .

(٦) الإصطخري – المرجع السابق – ص١٣٨، الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص ١٠ .

فكانت سيراف من أكبر موانئ الخليج العربي الشرقية حتى أواخر العصور الوسطى، وزادت أهميتها لقربها من الأسواق العربية ، لذلك تركزت بها السلع الغربية أكثر من أي مركز تجاري آخر على هذا الجانب ، وصارت سيراف نقطة اتصال مهمة لتبادل السلع الشرقية والغربية ، وساهمت في دعم تجارة الخليج العربي في العصر العباسي الأول .

هرمز :

يعتبر ميناء هرمز من أهم المراكز التجارية وأكثرها ازدهارًا على ساحل الخليج العربي الشرقي، وترجع أهميته لموقعه الجغرافي الإستراتيجي؛ حيث يتحكم في المدخل الجنوبي للخليج العربي [١].

وكانت ترد لهرمز السفن الذاهبة في رحلاتها إلى بلاد الشرق الأقصى المحملة بالبضائع والتجارات ، كما أنها تعد مركزًا تجاريًّا للقوافل التي تردها من أنحاء فارس[٢]. وقد استمد هذا المركز شطرًا كبيرًا من مقوماته من سياسة العباسيين الخاصة بالعناية بمقاطعة كرمان المشرفة بساحلها على مضيق هرمز؛ إذ تكون الأرض المحيطة بهرمز سهلاً خصيبًا اشتهر بصلاحيته للزراعة فأنتج الحبوب والفواكه وبعض الخضروات التي زادت من نشاط السفن التجارية الهابطة من الخليج العربي أو الصاعدة فيه ، وسدت حاجاتها من المؤن اللازمة [٣]. يقول ابن حوقل : " هرمز مجمع تجارة كرمان ، وهي فرضة البحر ، وموضع السوق"[٤].

وهذه هي أشهر الموانئ التجارية على الخليج العربي التي ازدهرت وزادت أهميتها في العصر العباسي الأول بعد بناء بغداد وانتقال مركز الخلافة إليها الذي صاحبه اهتمام

---

(١) الشامي – المرجع السابق – ص ٨ .

(٢) خالد محمد – ربابنة الخليج العربي – ص ٦١ .

(٣) الإصطخري – المرجع السابق – ص٩٨ – ٩٩ ، ابن حوقل – صورة الأرض – ص٢٦٩–٢٧٠، العسكري ـ التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص١٠٩–١١١ .

(٤) ابن حوقل – المرجع السابق – ص٢٧٠–٢٧١ .

الخلفاء العباسيين بتلك الموانئ التجارية لتلبية مطالب العاصمة الجديدة وتوفير الرخاء الاقتصادي لها؛ حيث إن تطور المجتمع العباسي وتمدنه وما رافق ذلك من تعدد في الحاجات وزيادة نسبة الاستهلاك على نطاق الفرد والدولة التي صارت السوق الأكبر للتجار . وأصبحت هذه الموانئ مراكز هامة للتسويق الزراعي والصناعي لبلاد العراق وفارس وشرق الجزيرة العربية فازدهرت الطرق التجارية للخليج العربي؛ وذلك لأن النشاط التجاري مرتبط بما يقدمه الجانب الزراعي والصناعي من منتجات طبيعية و صناعية .

ولقد أدت الاتصالات التجارية المباشرة مع الهند والصين وشرق أفريقيا إلى زيادة حركة ونشاط التجارة في موانئ الخليج العربي، وإلى وفرة السلع والبضائع الهندية والصينية وغيرها في هذه الموانئ التي أصبحت كمحطات هامة بحكم كونها مراكز تصدير واستقبال للسلع التي تحملها السفن . وهكذا نشطت الملاحة في الخليج العربي خلال العصر العباسي الأول ، فصار للعرب أصحاب هذه الملاحة خبرة ومهارة ورأس مال، وخاصة فيما يتعلق بصلاتهم المتنامية مع بلدان جنوبي شرق آسيا ، والصين .

* * *

المبحث الثالث : الصادرات والواردات :

لقد كان لزيادة حاجات المجتمع وطلباته نتيجة للتطور والتمدن في العصر العباسي الأول أن تنوعت صادرات وواردات موانئ الخليج العربي، وأصبحت سفن الخليج تسير محملة بالبضائع وخاصة لبلاد الهند والصين عبر المحيط الهندي ، ولشرق أفريقيا ، وتعود محملة ببضائع وسلع تلك البلاد .

الصادرات : كان من أبرز ما صدرته موانئ الخليج العربي البضائع والسلع المحلية الفائضة عن حاجتها وخاصة المواد الزراعية مثل التمور؛ حيث كان تجار البصرة ينقلون منتجات البصرة إلى الأقاليم المختلفة والتي يتصدرها التمر الذي اشتهرت بكثرته ، يقول عنه الخليفة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٩ م) : " نظرًا إلى كل ذهب وفضة على وجه الأرض لا يبلغ ثمن نخل البصرة " [١]. ويتضح من قول هارون الرشيد السابق كثرة إثمار نخيل البصرة رغم ما يحمله هذا الكلام من مبالغة .

كما اشتهرت البحرين بإنتاج التمور الفاخرة، يقول الإصطخري : "إن البحرين هي الأكثر تموراً "[٢].إلى جانب عمان التي صدرت تمورها إلى الهند والصين [٣] .

ومن الصادرات أيضًا ثياب الكتان والعمائم التي تصدرها الأُبُلَّة [٤]. واللؤلؤ والجواهر والأحجار الكريمة التي صدرتها موانئ الخليج وخاصة البحرين إلى بلدان الشرق الأقصى وشرق أفريقيا وغيرها من الأقطار، فنجد أهل الصين كانوا لا يفضلون أي نوع من اللؤلؤ على اللؤلؤ المستخرج من الخليج [٥] . وقد زاد الإقبال على لؤلؤ البحرين خاصة

---

(١) القزويني : أبو عبدالله زكريا بن محمد بن محمود الأنصاري (ت ٦٨٢ هـ / ١٢٨٣م) – آثار البلاد وأخبار العباد – دار صادر – بيروت – ١٩٦٩م – ص٣٠٩ .

(٢) الإصطخري – المسالك و الممالك – ص١٩ .

(٣) المقدسي – أحسن التقاسيم – ص٤٧٠ ، الإصطخري – المرجع السابق – ص٢٧ .

(٤) المقدسي – المرجع السابق – ص ١٢٨ .

(٥) المسعودي – مروج الذهب – ج١ – ص١٤٨-١٤٩ ، ابن بطوطة : شرف الدين أبو عبدالله محمد بن عبدالله (ت٧٧٧هـ / ١٣٧٥م) – رحلة ابن بطوطة – دار الكتب العلمية – بيروت – د.ت – ص٦٢٧-

لجودته ولكبر حجمه وصفاء لونه فأصبح مصدرًا هامًا من مصادر الـربح والثـروة للبحرين. كما اشتهـرت عمـان بتصدير اللؤلؤ يقـول الجاحظ : "خـير اللؤلؤ الصافي العماني" [1].وقد اشـترى الخليفـة هـارون الرشـيد الـدرة اليتيمـة بتسـعين ألف دينـار مـن تـاجر عمـاني يـدعى مسلم وهي من لآلئ عمان المشـهورة ، كما اشـترى فص يـاقوت أحمـر بثمـانين ألف دينـار كان وزنه أربعة عشر مثقالاً ونصف مثقـال[2]. ممـا يـدل علـى شـغف هـارون الرشـيد وولعـه باللآلئ والجواهر النفيسـة.

ولقـد اهتمـت الدولـة العباسـية بهـذه الثـروة القيمـة لحـد جعلهـا تـستحدث ولايـة للإشـراف على الغوص أضيفت إلى ولاية الخليج العربي التي شـملت كـل المنـاطق المطلـة على سـواحله[3]. ونجد أن اللؤلؤ يعتبـر مـن السـلع التجاريـة الكماليـة الـضرورية التي تحمـل إلى بغـداد لتلبيـة مطالـب النـاس وأذواقهـم المختلفـة ، وإقبـالهم علـى شـراء المجـوهرات النـادرة للتجميـل والزينـة والتـي فـي مقـدمتها اللؤلـؤ لجودتـه ولمعانـه ، وقـد أصـبح مـن الـضروريات التي لا تفـارق حيـاة الطبقـة الحاكمـة والأغنيـاء والأثريـاء فـي العـصر العباسـي الأول حيث كان للؤلؤ أثره الواضح وهو يشبه النفط في الوقت الحاضر .

واشـتهرت بعض مدن البحرين بعمل المنسـوجات التي صدرتها موانئهـا لبلاد العـراق وغيرها من الأقطار الأخـرى، وأشـهـرها البـرود القـطـرية ذات اللـون الأحمـر الـتي عـرفت بهـا قـطر، وتميزت هـذه البـرد بجـودة نـسيجها ودقـة صناعتها؛ ممـا جعلهـا تحمـل ضمن

٦٢٩ ، القحطاني : سعيد عبدالله – تجارة الجزيرة العربيـة خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة التاسـع والعاشر للميلاد – دارة الملك عبدالعزيز – الرياض – المملكة العربية السعودية – ١٤٢٥هـ / ٢٠٠٤م – ص٣٧٦.

(١) الجاحظ – التبصر بالتجارة – ص ١٢–١٣ .

(٢) الدمشقي : شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أبي طالب الأنصاري الصوفي (ت٧٢٧ هـ / ١٣٢٧م) – نخبه الدهر في عجائب البر والبحر – تحقيق ميرن – ليبزج – د.ت – ص٨٦ .

(٣) الخطيب البغدادي – تاريخ بغداد – ج١ – ص ٩٦ ، العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص١٠٢.

الهدايا التي تقدم للخلفاء العباسيين في تلك الفترة [1]. وقد ذكر الجاحظ أن الشاعر أبا العتاهية (ت٢١١هـ / ٨٢٦م) قد أهدى الخليفة العباسي المأمون (١٩٨– ٢١٨ هـ / ٨١٣– ٨٣٣م) جملة من الهدايا كان أبرزها الثياب القطرية [2]. وقد وجدت هذه الأردية رواجًا كبيرًا وذلك لجودتها ولأنها كانت توافق أذواق الناس المختلفة .

ومن صادرات موانئ الخليج العربي الخيول العربية الأصيلة التي كانت تشحن من موانئ عمان إلى بلاد الهند والصين [3]. وكذلك ماء الورد والمنسوجات الغالية من القطن والصوف، والسجاجيد الصغيرة والمصنوعات المعدنية وخام الحديد [4] .كما كانت تصدر هذه الموانئ إلى شرق أفريقيا التمور والفواكه والأحجار الكريمة والمنسوجات المختلفة ، هذا إلى جانب ما كانوا ينقلونه تجارهم من الفائض عن حاجاتهم من بضائع بلدان الشرق الأقصى كالتوابل والقرنفل وخشب الصندل والمسك والحرير إلى شرق أفريقيا [5] .

وقد أكد المسعودي سيطرتهم على تجارة المحيط الهندي حيث كانوا يحملون التجارة من الهند والصين وبالعكس أي أنهم يقومون بدور الوسيط بين شرق أفريقيا وشرق آسيا؛ حيث إن سفنهم تعود محملةً بسلع وبضائع من شرق أفريقيا كالعاج والبخور وسن الفيل والرقيق والذهب والنحاس والحديد وجلود النمور التي كانت على

---

(١) القحطاني – تجارة الجزيرة العربية – ص٣٧٦ .

(٢) الجاحظ – البيان و التبيين– تحقيق عبدالسلام هارون – لجنة التحقيق والترجمة والنشر – القاهرة – ١٩٤٨م – ج٣ –ص١٢١ .

(٣) رحلة ابن بطوطة – ص ٦٢٧ – ٦٢٩ .

(٤) الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص ٢٧ ، قدري قلعجي – الخليج العربي – ص٥٤، حوراني – العرب و الملاحة في المحيط الهندي – ص٢٠٧ .

(٥) العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص١٣٧، النقيرة : محمد عبدالله – انتشار الإسلام في شرق أفريقيا ومناهضة الغرب له – دار المريخ للنشر – الرياض – ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م – ص٢٤–٢٥ .

رأس السلع التي جلبوها من شرق أفريقيا [١]. هذا إلى جانب الصندل والأبنوس والعنبر الممتاز وأصناف السلاحف وزيت النخيل وجلود الحيوانات المتنوعة الأشكال والألوان، لذلك اندفع أهل الخليج وبالذات العمانيون لبلدان شرق إفريقيا من أجل الحصول على هذه السلع الغالية والنادرة [٢] فيأمنون حاجتهم وحاجات الدول الإسلامية وينقلون الفائض إلى بلدان الشرق الأقصى [٣]. ومن الصادرات أيضًا اللبان العماني ودم الأخوين [٤] اللذين كان أغلبهما يصدر إلى الهند والصين، بل وأصبحت لهما مكانتهما في الصيدلية الصينية في تلك الفترة، وصارا جزءًا من مكونات الأدوية الصينية التقليدية [٥].

ومن السلع الهامة التي صدرتها موانئ عمان العنبر وهو نبات عطري شهير تم استخراجه من شحر عمان[٦]. يذكر الأصفهاني أن العباس بن محمد بن علي جاء يومًا إلى الخليفة هارون الرشيد ببرنية [٧] فيها غالية[٨] فوضعها بين يديه ثم قال: "هذه يا أمير المؤمنين غالية صنعتها لك بيدي، اختير عنبرها من شحر عمان ومسكها من

(١) المسعودي – مروج الذهب – ج٢ – ص٤–٧ ، الأعظمي: عواد مجيد، وحمدان الكبيسي – دراسات في الاقتصاد العربي الإسلامي – مطبعة التعليم العالي – بغداد – ١٩٨٨م – ص١٣٠.

(٢) عبدالحليم: رجب محمد – العمانيون والملاحة والتجارة ونشر الإسلام منذ ظهوره إلى قدوم البرتغاليين – مكتبة العلوم – مسقط – ١٩٨٩م – ص١٦٣.

(٣) المسعودي – المرجع السابق – ج٢ – ص٥–٧، الأعظمي – المرجع السابق – ص١٣٠.

(٤) دم الأخوين: هو شجر عظام وورقه كورق اللوز وساقه أحمر يصبغ به. الفيروزآباذي: مجد الدين محمد بن يعقوب الشافعي (ت ٨١٧ هـ /١٤١٥م) – القاموس المحيط – دار الفكر – بيروت –١٣٩٨هـ /١٩٧٨م – ج ٤ – ص١٥٥،٨١، جبران مسعود – الرائد – ص ٦٧٩، ١٠٥٤.

(٥) ياقوت الحموي – معجم البلدان – ج٤ – ص ٦٠، ج٥ – ص ٩٧، أحمد: جعفر كرار – العلاقات التاريخية بين الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام وحتى أوائل العشرين – مجلة دراسات الخليج و الجزيرة العربية – جامعة الكويت – العدد ٩٢ – ١٩٩٩م – ص١٤٧.

(٦) شحر عمان: هو ساحل البحر بين عمان وعدن. ابن منظور ـ لسان العرب ـ ج ٤ – ص ٣٩٨. المسعودي – المرجع السابق – ج١ – ص١٥٠.

(٧) برنية: إناء من خزف. الجوهري: إسماعيل بن حماد (ت نحو ٣٩٣هـ/١٠٠٣م) – الصحاح – تحقيق أحمد عبدالغفور عطار – دار العلم للملايين – بيروت – ط٢ – ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م – ج٥ – ص ٢٠٧٨.

(٨) غالية: هي من أغلى العطور في العصور الإسلامية. ابن منظور – لسان العرب – ج ١١ – ص ٥٠٣، العاني – عمان في العصور الإسلامية الأولى – ص١٦١.

مفارز التبت وبأنها من قصر تهامة ، فالفضائل كلها مجموعة فيها والنعت يقصر عنها"[1]. كما صدرت موانئ الساحل العماني أنواعًا من الأسماك المجففة والمملحة ومن أهمها الأسماك المعروفة باسم (الكنعد) [2].

وإضافة إلى دور موانئ الخليج العربي في تصدير السلع والبضائع المحلية ، كانت تقوم بنقل السلع والبضائع القادمة إليها من أفريقيا وأوروبا والمتجهة إلى شرق آسيا[3] . أي أن موقعها الجغرافي الممتاز أتاح لها الإسهام بصورة واضحة في حركة تجارة العبور – الترانزيت – بين بلدان الشرق والغرب وخاصة بين بلاد الشرق الأقصى والعراق بعد بناء مدينة بغداد واتخاذها عاصمة للدولة الإسلامية والرخاء الاقتصادي الذي زاد مطالبها من الحاجات الضرورية والكمالية كالعطور والتوابل والأحجار الكريمة وغيرها .

الواردات :

استوردت موانئ الخليج العربي الكثير من البضائع والسلع نتيجة زيادة الطلب عليها من بغداد عاصمة الدولة العباسية فكانت بلاد الشرق الأقصى أولى المناطق التي استوردوا منها، فجلبوا السيوف الهندية المشهورة بجودتها، والعطور الفاخرة من بلاد الهند [4]. وكذلك الياقوت بألوانه المختلفة والذي كان يستخرج من شواطئ جزيرة سرنديب – سيلان – والألماس والتوابل والفلفل وهو نوعان منه الأسود

(١) الأصفهاني : أبو الفرج علي بن الحسين بن محمد بن أحمد المرواني الأموي (ت ٣٥٦ هـ / ٩٦٧م) – الأغاني – مطبعة التقدم – القاهرة – ١٣٢٢هـ – ج١٦ – ص٢٥٩ .

(٢) المسري : حسين علي – العلاقات السياسية و الاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي – دار الحداثة – بيروت – ١٩٨٢م – ص٢٤٩ .

(٣) المسعودي – مروج الذهب – ج٢ – ص ٦ .

(٤) العسكري ـ التجارة والملاحة في الخليج العربي ـ ص ١٦٢، العلي : صالح أحمد – التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري – مطبعة المعارف – بغداد – ١٩٥٣م – ص ٢٣٢ .

والأبيض، وأحسنها الفلفل الأسود الناضج بعد تحميصه [١]، والذي يستخدم في الطعام وعلاج بعض الأمراض فهو هاضم للغذاء ومدر للبول، ويدخل في تركيب بعض الأدوية الطبية [٢]. كما استوردوا من بلاد الهند والصين القرفة – الدارصيني – والقرنفل وهي عبارة عن البراعم المقفلة لأزهار شجرة القرنفل التي بعد جمعها تعرض لأشعة الشمس لتجف، وتستخدم لتطييب النكهة ومعالجة الغثيان [٣]. والخولنجان الذي تعرف شجرته باسم – خسرودار – والزنجبيل والهيل والكمون والكافور وجوز الطيب والزعفران وقد استخدمت غالبيتها في صناعة العقاقير الطبية أي الأدوية بمفهومها العام، إلى جانب استخدامها في حفظ الأطعمة وتحسين مذاقها [٤].

وتصدر العود الهندي قائمة السلع التي تم استيرادها من الهند وبكميات كبيرة إلى موانئ الخليج العربي كسيراف والبحرين والأُبُلَّة والبصرة ... ومن ثم ينقل إلى عاصمة الدولة الإسلامية بغداد وذلك لكثرة استخدامه في قصور ومجالس الخلفاء والأمراء العباسيين في تلك الفترة، وكان تجار الخليج على خبرة واسعة بهذه السلعة من حيث أنواعها و ألوانها [٥]. وكذلك استوردوا المسك الذي كان ميناء دارين في البحرين من أهم أسواقه، حتى نسب إليها، فعرف بالمسك الداري رغم أنها لا تنتجه ولكن كان

---

(١) الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص٢٦، فهمي: نعيم زكي – طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق و الغرب – القاهرة – ١٩٧٣م – ص ١٩٩.

(٢) الدمشقي: أبو الفضل جعفر بن علي (ت٥٧٠هـ / ١١٧٤م) – الإشارة إلى محاسن التجارة – تحقيق البشري الشوريجي – مكتبة الكليات الأزهرية – مصر – ١٣٩٧هـ / ١٩٧٧م – ص٤١، العمادي – التجارة و طرقها في الجزيرة العربية – ص٣٤٣.

(٣) عثمان: شوقي عبد القوي – تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية – سلسلة كتاب عالم المعرفة – الكويت – العدد ١٥١ – ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م – ص٢١٧.

(٤) المقدسي – أحسن التقاسيم – ص ٩٧، ابن خرداذبة – المسالك و الممالك – ص٧٠–٧١، القوصي – تجارة الخليج – ص ١٨–١٩.

(٥) العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص١٦١، العمادي – التجارة وطرقها في الجزيرة العربية – ص٣٤٥–٣٤٧.

يجلب إليها بكثرة من الهند والصين ويعاد تصديره إلى بغداد وغيرها من المدن الأخرى ، وهو يعتبر من أهم أنواع العطور [1] .

ومن الواردات أيضاً خشب الصندل وهو من أخشاب العطور الذي يحتوي على عطر طبيعي وهو أنواع، الأحمر والأبيض والليموني وأصله من جزر المحيط الهندي والهند الصينية ، وكانت سيراف تستورد منه أجود الأنواع[2]. كما استوردت موانئ الخليج كذلك من بلاد الهند خشب الساج الذي كان يستخدم في صناعة السفن التي مثلت عصب النشاط التجاري البحري لهذه الموانئ فضلاً عن أنهم استخدموا تلك الأخشاب في صنع الأثاث كالأبواب والنوافذ والسقوف وخاصة في منازل كبار التجار والأثرياء ، وقد استخدم بكثرة في بغداد وازداد الطلب عليه ، وكانت بلدان الخليج العربي تفتقر إلى هذه الأخشاب لعدم ملاءمة مناخها لنمو شجر الساج الذي اتصف بطوله وضخامته في نفس الوقت ، وكذلك بصلابته ومتانته التي تستطيع مقاومة وتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية ، ولذلك عمل التجار على استيراد الكثير من هذا الخشب . هذا إلى جانب استيرادهم لأنواع من شجر النارجيل المستخدم خشبه في صناعة السفن[3] .

ومن الأخشاب التي استوردوها أيضًا الخيزران الذي يستعمل للرماح التي تعد من أهم أسلحة الفرسان في ذلك الوقت، وقد اشتهرت الرماح الخطية التي استوردوا قناها من

---

(١) ياقوت الحموي – معجم البلدان – ج ٢ – ص٤٣٢ ، الكبيسي: حمدان – أسواق بغداد حتى بداية العصر البويهي – منشورات وزارة الثقافة والفنون – العراق – ١٩٧٩م – ص١٠٨، سعيد القحطاني – تجارة الجزيرة العربية – ص٣٧٧ .

(٢) Heyd.w : Histoire Du Commerce Du Levant au Moyen age ٢ vols , Leipzig , ١٩٢٥, P.P٥٨٥–٥٨٧ .

(٣) العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص١٥٩، الشامي – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى – ص٢٦ ، متز : آدم – الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري – ترجمة محمد عبدالهادي أبو ريده – دار الكتاب العربي – بيروت – لبنان – ط ٥ – د.ت – ج٢ – ص٣٣٤ .

الهند والسند[١]. وكذلك الأبنوس الذي كان يجلب من بلاد الزنج والهند والصين [٢]. ومن السلع النادرة التي استوردها تجار موانئ الخليج العربي من بلاد الهند قرن الكرنك[٣] الذي كان يصنع منه الحلي التي تباع بأغلى الأثمان، وقد تاجروا بها في بغداد عاصمة الدولة الإسلامية تلبية لاحتياجات الخلفاء والوزراء ومجتمع الطبقة الثرية من الكماليات، وكذلك في عملية التبادل التجاري مع الأسواق الأخرى كالصين، وقد أجاد تجار الخليج في انتقاء أحسن الأنواع من قرن الكرنك وصاروا على علم بهذا الحيوان وأطوار نموه[٤].

واستوردوا من الصين الحرير الخام والمنسوجات الحريرية غالية الثمن والديباج وكانت سفن الخليج العربي التي تحمل هذه السلع الثمينة قبل إبحارها في رحلة العودة تخضع إلى تفتيش دقيق من السلطات الصينية التي تمنع تصدير أنواع معينة من المنتجات والسلع النادرة الغالية الثمن، ثم تسير هذه السفن متبعة نفس الطريق الذي جاءت منه حتى تصل إلى قواعدها التجارية الكبرى بالخليج العربي كسيراف والأُبُلَّة والبصرة [٥].

---

(١) ابن خرداذبة – المسالك و الممالك – ص٦٢، ٧٠، القلقشندي: أبو العباس أحمد بن علي (ت ٨٢١ هـ / ١٤١٨م) – صبح الأعشى في صناعة الإنشاء – المؤسسة المصرية للتأليف والترجمة والنشر – القاهرة – د.ت – ج٢ – ص١٣٣–١٣٤.

(٢) الجاحظ – التبصر بالتجارة – ص ٢٥، المقدسي – أحسن التقاسيم – ص ٩٧، العاني – عمان في العصور الإسلامية الأولى – ص١٦٥.

(٣) الكرنك: هو حيوان ثدي من ذوات الحافر، عاشب عظيم الجثة، كبير البطن، قصير القوائم، غليظ الجلد، له قرن واحد قائم فوق أنفه، ولذلك يقال له وحيد القرن، ولبعض أنواعه قرنان الواحد فوق الآخر، وهو هندي. ابن منظور – لسان العرب – ج١٣ – ص ٣٥٨، ابراهيم أنيس – المعجم الوسيط – ج ٢ – ص ٧٨٤، جبران مسعود – الرائد – ص ١٢٣٦.

(٤) المسعودي – مروج الذهب – ج١ – ص١٧١– ١٧٢، العسكري – التجارة و الملاحة في الخليج العربي – ص١٦٠.

(٥) حوراني – العرب و الملاحة في المحيط الهندي – ص٢١٧–٢١٨، Robert S.Lopez and Irving W.Raymond : Medieval Trade in the Mediterranean world, New York Columbia University Press ١٩٥٥ ,p.٢٨ .

وكانت الحكومة الصينية تنظم التجارة تنظيما دقيقًا وتفرض بعض الإجراءات التنظيمية على سفن الخليج العربي المتجهة لميناء خانقو – كانتون – حيث تلزمهم بأن تفرغ السفن ما تحمله من سلع في مخازن أعدت لهذا الغرض وتبقى فيها مدة ستة أشهر حتى يتأكدون من وصول آخر مراكب البحريين إلى الصين بعدها يسلمون السلع لأصحابها؛ ليقوموا ببيعها[1]. وكان هدف السلطات الصينية من احتجاز جميع السلع حتى نهاية موسم الملاحة واكتمال السفن التجارية القادمة هو إتاحة فرص متساوية أمام جميع التجار لبيع بضاعتهم، إلى جانب خفض الأسعار والقضاء على محاولة المغالاة فيها نتيجة إغراق السوق بالسلع [2]. ولا شك أن بقاءهم هذه المدة الطويلة في الموانئ الصينية له جوانب إيجابية؛ حيث سيتمكنون في هذا الوقت من اختيار السلع التي يرغبون بشرائها وحملها معهم أثناء عودتهم لبلادهم، إلا أنه في الوقت نفسه له مضار على التاجر؛ حيث إن بضائعه التي أودعها في مخازن الحكومة الصينية مدة ستة أشهر قد تتعرض للحرائق التي كثيرًا ما تحدث في ميناء كانتون، خاصة وأن هذه المخازن مبنية من الخشب ومن الرماح المشققة التي تكون عرضة للحرائق [3].

ومن أبرز ما استوردته موانئ الخليج العربي من بلاد الهند الحديد الذي كان يستخدم بشكل واسع في صناعة السيوف العربية وخاصة العمانية [4]. وكذلك الكتان، والصوف، والقطن [5]، والكثير من الثياب القطنية المخملية، والثياب المعمولة من الحشيش[6].

---

(١) سليمان التاجر – أخبار الصين والهند – ص٣٦–٤٧، المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص٢٤٧–٢٤٨.

(٢) العسكري – المرجع السابق – ص١٤٠، حوراني – المرجع السابق – ٢١٧.

(٣) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص٢٤٨.

(٤) نيكول: دى – صناعة وتجارة الأسلحة في جنوب الجزيرة العربية في العهد الإسلامي الأول – حصاد ندوات الدراسات العمانية – منشورات وزارة التراث القومي والثقافة – عمان – المجلد السابع – ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م – ص٢٤٢–٢٤٦.

(٥) ياقوت الحموي – معجم البلدان – ج٥ – ص٢٨١، رحلة ابن بطوطة – ص ١٤٣.

(٦) ابن خرداذبة – المسالك و الممالك – ص٧٠.

واستوردوا من الهند أيضًا الفيلة ، يذكر المسعودي أن الخليفة أبا جعفر المنصور أمر بأن يجلب له منها ، وقد اعتنى بجمعها ليجمل بها ملكه، ويستعملها كذلك للحرب والزينة في الأعياد وغيرها. وكانوا ملوك الهند يغالون في العناية بها وبأثمانها وخاصة الحربية منها[١].

وبذلك نقول : إن كثرة طلب الخلفاء العباسيين والوزراء وكبار رجال الدولة والأثرياء ... لهذه المنتوجات المتنوعة في عاصمة الخلافة العباسية بغداد أدى إلى ازدهار التجارة البحرية في موانئ الخليج العربي حيث كثر الطلب على السلع والبضائع ، كما زاد التبادل التجاري بين السلع القادمة من الشرق الأقصى أو من أفريقيا ... .

* * *

(١) المسعودي – مروج الذهب – ج١ – ص٣٢٩ .

المبحث الرابع : الأخطار التي واجهت الطرق التجارية وجهود الخلفاء العباسيين في حمايتها :

أولت الحكومة العباسية جانبًا كبيرًا من اهتمامها بالطرق التجارية ، فعملت على حمايتها وتنظيمها لتسهيل سبل التجارة ، كما عملت على توفير السفن وصيانتها وتوفير الأمن وتأمين العمليات التجارية .

ولما كان مرور خطوط التجارة والملاحة الدولية المهمة عبر الخليج العربي وموانئه كان يحتم على الخلافة العباسية إقرار الأمن والنظام والاستقرار فيه ، وهذا ما قام به الخلفاء العباسيون في العصر العباسي الأول ، بل وشجعوا ولاتهم في منطقة الخليج العربي على التجارة حتى أصبح فيها النشاط التجاري من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية في تلك الفترة .

فمن جهود الحكومة العباسية ما قاموا به من وضع علامات من الخشب – المنار – في المناطق الشمالية من الخليج العربي وخاصةً عند ميناء الأُبُلَّة والبصرة التي تميزت بضحالة المياه بسبب كثرة الرواسب التي تتراكم بشكل خاص أمام الموانئ الهامة ، ومراكز انطلاق الرحلات البحرية ، وذلك لإرشاد السفن ، وإبعادها عن الأماكن الضحلة؛ لأن السفينة إذا ضلت الاهتداء بالخشبات ،ولم تستطع أن تتبين معالم الطريق ارتطم قاعها بالأرض فتكسرت وتلفت وذلك بسبب رقة المياه عند الشاطئ [1]. وقد حدد المسعودي هذه المنطقة باسم – الحدّارة – ووصفها بقوله : "ولهذه الحدارة انحدرت الأخشاب في قم البحر مما يلي الأُبُلَّة وعبادان ، عليها أناس يوقدون النار بالليل على خشبات ثلاث كالكراسي في جوف الليل؛ خوفًا على المراكب الواردة من عمان وسيراف وغيرهما أن تقع في تلك الحدارة ، فلا تكون لها خلاص" [2].

---

(١) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص ٢٢٦ .

(٢) المسعودي – مروج الذهب – ج١ – ص ٨٧ .

وهذا يدل على مدى اهتمام الخلافة العباسية بأمر الملاحة في هذه الموانئ، حيث أنشأت هذه المنائر التي تشتعل فيها النيران لتهتدي بها السفن وتبتعد عن مواقع الخطر.

كما عملت السلطات العباسية على حماية تلك الموانئ بإنشاء مراكز للحاميات فيها، حفاظاً عليها من القراصنة وغارات اللصوص ومداهمات البدو إلى جانب ما قاموا به من وضع قطع من الأسطول تكون مهمتها ملاحقة القراصنة ومنعهم من التعرض للتجار وسفنهم وحماية هذه الموانئ [١].

وعمل العباسيون كذلك على تذليل الصعوبات التي تنجم عن عملية تغيير الأنهار الملاحية لمجاريها قرب ساحل الخليج العربي، وما يحدث في بعض جهات تلك الأنهار من تيارات مائية عنيفة نتيجة لالتقائها بمياه الخليج العربي. ونجد أن الاهتمام بأمور الملاحة وتنظيمها في تلك المناطق لم يقتصر على السلطات الرسمية في الدولة، ولكن شمل في كثير من الأحيان أفرادًا من البيت العباسي وغيرهم من أصحاب الثروات والملاك الكبار بالدولة الذين بذلوا كل الجهود لتزداد ازدهارًا وأمنًا[٢]. مما يدل على مدى الاهتمام بطريق الخليج العربي وموانئه لما له من أهميته في بناء اقتصاد الدولة ورخائها.

وأنشأت الحكومة العباسية على ضفاف نهر الأُبُلَّة أدراجًا صخرية حتى يسهل النزول إلى مستوى النهر الواطئ وقت الجزر لشحن السفن أو التفريغ منها خاصة أن هذا النهر كان دائمًا مزدحمًا بحركة السفن الكبيرة والصغيرة، وقد كلف إنشاء هذه المدرجات أموالاً طائلة[٣].

وبذل العباسيون جهوداً واضحة في تنظيم شبكة الملاحة النهرية جنوب بغداد لرغبتهم الشديدة في الاتصال المباشر بالخليج العربي، ودعم مكانه عاصمتهم الجديدة

---

(١) قدري قلعجي – الخليج العربي – ص٤٥.

(٢) ابن حوقل – صورة الأرض – ص٢١٣، العسكري – التجارة والملاحة في الخليج العربي – ص٩١.

(٣) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص ٢٣٥.

على طريقه التجاري الهام، إلا أن الملاحة النهرية لهذه المنطقة قد تطلبت عناية واهتمامًا مستمرًا من السلطات العباسية، وذلك بسبب الفيضانات المتكررة لدجلة والفرات التي حولت كثيرًا من تلك الأماكن إلى مساحات واسعة من الماء والتي عرفت باسم – البطائح – وخاصة حول البصرة[1]. وكان نهر دجلة أكثر تأثرًا بالبطائح وامتدادها؛ حيث غير مجراه في كثير من السنوات، وخاصة في شمال البصرة؛ حيث التقى بالفرات عند مكان عرف باسم " فم النيل " وكون هذين النهرين باتحادهما فرعًا عظيمًا يجري من الشمال إلى الجنوب حيث يلتقي بالخليج العربي، وكانت السفن الكبيرة المحملة بالبضائع والسلع تلقي بحمولتها بعد اجتياز البصرة ودخولها منطقة البطائح إلى سفن صغيرة وزوارق تتناسب مع اختلاف مستويات المياه في تلك المنطقة[2]. وقد بذلت السلطات العباسية جهودًا عظيمة في تنظيم الملاحة عبر البطائح وتوفير الحراسة والأمن فيها، فشقت وسط القصب الذي نبت في البطائح مجاري عرفت باسم "الأزقة"، وبين هذه الأزقة مواضع متخذة من قصب أشبه بالدكاكين عليها أكواخ، وفيها يقومون بحراسة السفن الصغيرة والزوارق، وكان في كل كوخ خمسة مسالح[3]، وهي شبيهة ببيت النحل وليس لها شبابيك[4].

ومن الأخطار أيضًا كثرة الخلجان على شواطئ الخليج العربي، واندفاع المياه إليها أثناء المد، ثم انخفاض المستوى الملائم فيها للملاحة عند الجزر، مما يهدد السفن بالاصطدام بالأرض، إلا أن التجار والبحارة قد أدركوا خطورة هذه الخلجان

---

(١) ابن رسته – الأعلاق النفسية – ج٧ – ص٩٤، المقدسي – أحسن التقاسيم – ص ١٢٤، العسكري – التجارة والملاحة في الخليج العربي – ص ٨٧.

(٢) لسترنج : جي – بغداد في عهد الخلافة العباسية – ترجمة بشير فرنسيس – بغداد – ١٩٣٦م – ص ١٥، متز – الحضارة الإسلامية – ج٢ – ص٣٩٩–٤٠٠.

(٣) المسالح : جمع مسلحة وهو موضع السلاح. ابن منظور – لسان العرب – ج ٢ – ص ٤٨٦– ٤٨٧، جبران مسعود – الرائد – ص ١٣٧٧.

(٤) العسكري – المرجع السابق – ص٨٩.

وتدربوا على الوقاية منها، وأصبحوا يتجنبونها في رحلاتهم البحرية إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا ... [1]. هذا إلى جانب التيارات البحرية التي عرفت باسم "الدردور" والتي عرفها الإدريسي بأنها: "موضع يدور فيه الماء كالرحى دورانًا دائمًا من غير فترة ولا سكون، فإذا سقط إليه مركب أو غيره لم يزل يدور حتى يتلف"[2]. وكانت تشكل خطورة كبيرة على التجار في رحلاتهم إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا وتزداد خطورتها في الجهات التي تكثر فيها الخلجان؛ لأن اصطدام الرياح بتلك الجهات وما حولها من جزر يسبب تيارات بحرية تحطم السفن التي تمر بها، وقد ظهرت الدردور بشكل واضح في المنطقة الجنوبية من الخليج العربي التي تطل عليها عمان، وقد حرص ملاحو السفن التجارية في الخليج على اجتناب المناطق التي تكثر بها التيارات البحرية، والنجاة بسفنهم وما تحمله من بضائع وسلع، ومتابعة رحلاتهم إلى الآفاق المختلفة[3].

هذا إلى جانب الصعاب الطبيعية التي كانت تعيق الملاحة والتجارة عبر الخليج العربي فكان أصحاب السفن، والتجار يعانون الكثير من أهوال البحر ومخاطره من عواصف وأعاصير وغيرها وخاصة الرحلة إلى بحار الشرق حيث كانت تخرج من ميناء سيراف المراكب الكبيرة المحملة بالسلع والبضائع والرجال متجهين إلى الهند والصين فتتعرض للأعاصير والعواصف الشديدة فيغرق بعضها وخاصة السفن غير المعدة بالآلات التي تعين على تحديد الخطوط الملاحية [4].

* * *

---

(١) العسكري – التجارة والملاحة في الخليج العربي – ص ٢٠٦–٢٠٨، القوصي – تجارة الخليج – ص٧.

(٢) الإدريسي: محمد بن محمد بن عبدالله (ت ٥٦٠هـ / ١١٦٤م) – نزهه المشتاق في اختراق الآفاق – دار الكتاب – القاهرة – د.ت – ج١ – ص ١٠٨.

(٣) العسكري – المرجع السابق – ص ٢٠٨.

(٤) المسري – تجارة العراق في العصر العباسي – ص ٢٢٧، متز – الحضارة الإسلامية – ج٢ – ص٤٤٥ – ٤٤٦.

أهم نتائج البحث :

من خلال دراسة أثر نشأة بغداد على نمو النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي حتى نهاية العصر العباسي الأول (١٤٥– ٢٣٢هـ /٧٦٢ – ٨٤٧ م) نخرج بالنتائج التالية :

١) برهن الخليفة أبو جعفر المنصور في اختياره المتميز لموقع عاصمته الجديدة بغداد على إدراكه التام لأهمية الخليج العربي ورغبته القوية في الاستفادة منه ومن مقوماته التجارية.

٢) جاء اختيار الخليفة المنصور بناء عاصمته بغداد على ضفاف نهر دجلة عاملاً هامًا في ازدهار حركة التجارة والملاحة في الخليج العربي.

٣) ترتب على بناء مدينة بغداد، واتخاذها عاصمة للخلافة الإسلامية، وما صار إليه مجتمعها من تطور وتمدن إلى زيادة الطلب على الحاجات الضرورية والكمالية لتوفير الرخاء الاقتصادي ومن ثم زاد الطلب على السلع والبضائع فازدهرت الموانئ الخليجية وازداد التبادل التجاري بين هذه السلع القادمة من الشرق الأقصى أو من أفريقيا .....

٤) حرصت الحكومة العباسية على تنظيم شبكة من القنوات لتسهيل ربط العاصمة ببغداد جنوبًا عبر البصرة بمياه الخليج العربي مباشرة لإدراكها أهمية ذلك.

٥) التنوع الكبير في السلع والبضائع المستوردة والمصدرة من موانئ الخليج العربي إلى الأقاليم والمناطق المختلفة.

٦) أصبحت موانئ الخليج العربي تتحكم في طرق التجارة وفي حركة الاستيراد والتصدير في منطقة الخليج العربي.

٧) غدت موانئ الخليج العربي مركزًا هامًا للتسويق الزراعي والصناعي لبلاد العراق وفارس والجزيرة العربية.

٨) أعطى نشاط الملاحة في الخليج العربي وموانئه في العصر العباسي الأول للعرب أصحاب هذه الملاحة خبرة ومهارة ورأس مال خاصةً فيما يتعلق بصلاتهم المتنامية مع بلدان الشرق الأقصى.

٩) إن مرور خطوط التجارة والملاحة الدولية الهامة عبر الخليج العربي وموانئه، جعل السلطة العباسية في العصر العباسي الأول تبذل جهوداً عظيمة لإقرار الأمن والنظام والاستقرار في سواحل الخليج العربي وموانئه.

١٠) إن الاهتمام بأمور الملاحة وتنظيمها في منطقه الخليج العربي وموانئه لم تقتصر على السلطات الرسمية في الدولة، بل شملت أفراداً من البيت العباسي وغيرهم من أصحاب الثروات والملاك الكبار والتجار في الدولة الذين بذلوا جهوداً عظيمة لزيادة الازدهار والأمن في المنطقة.

* * *

المصادر والمراجع :

العربية :

(١) أحمد: جعفر كرار– العلاقات التاريخية بين الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام وحتى أوائل العشرين –مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية – جامعة الكويت – العدد ٩٢ – ١٩٩٩م .

(٢) أحمد: سيد مقبول – العلاقات العربية الهندية – ترجمة نقولا زيادة – الدار المتحدة للطباعة والنشر – ١٩٧٤م .

(٣) الإدريسي: محمد بن محمد بن عبدالله (ت ٥٦٠هـ / ١١٦٤م) – نزهة المشتاق في اختراق الآفاق – دار الكتاب – القاهرة – د.ت .

(٤) الإصطخري: أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧م) – المسالك والممالك – تحقيق محمد جابر – دار القلم – القاهرة – د.ت .

(٥) الأصفهاني: أبو الفرج علي بن الحسين بن محمد بن أحمد المرواني الأموي (ت ٣٥٦ هـ / ٩٦٧م) – الأغاني – مطبعة التقدم – القاهرة – ١٣٢٢هـ .

(٦) الأعظمي: عواد مجيد ، حمدان الكبيسي – دراسات في الاقتصاد العربي الإسلامي – مطبعة التعليم العالي – بغداد – ١٩٨٨م .

(٧) الألوسي: عادل محيي الدين – تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري – منشورات وزارة الثقافة و الإعلام – العراق – د.ت .

(٨) أنيس: إبراهيم ، عبد الحليم منتصر وآخرون ـ المعجم الوسيط ـ القاهرة ـ ١٩٧٢م .

(٩) ابن بطوطة: شرف الدين أبو عبدالله محمد بن عبدالله (ت٧٧٧هـ / ١٣٧٥م) – رحلة ابن بطوطة – دار الكتب العلمية – بيروت – د.ت .

(١٠) البلاذري: أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر بن داوود البغدادي (ت ٢٧٩ هـ / ٨٩٢ م) – فتوح البلدان – نشر صلاح الدين المنجد – مكتبة النهضة المصرية – القاهرة – ١٩٥٦م

(١١) الجاحظ: أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب الكناني البصري (ت ٢٥٥هـ / ٨٦٨ م) – البيان والتبيين – تحقيق عبدالسلام هارون – لجنة التحقيق والترجمة والنشر – القاهرة – ١٩٤٨.

(١٢) التبصر بالتجارة – تحقيق حسن حسين عبد الوهاب – لجنة التأليف والترجمة والنشر – القاهرة – ط٢ – د.ت .

(١٣) الجوهري: إسماعيل بن حماد (ت نحو ٣٩٣هـ/١٠٠٣م) – الصحاح – تحقيق أحمد عبدالغفور عطار – دار العلم للملايين – بيروت – ط٢ – ١٣٩٩ه/١٩٧٩م .

(١٤) حوراني: جورج فضلو – العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى – ترجمة السيد يعقوب بكر – مكتبة الأنجلو المصرية – القاهرة – د.ت .

(١٥) ابن حوقل: محمد بن علي النصيبي (ت ٣٦٧ هـ / ٩٧٧ م) – صورة الأرض – منشورات دار مكتبة الحياة – بيروت – د.ت .

(١٦) ابن خرداذبة: أبو القاسم عبيد الله بن أحمد الخراساني (ت ٣٠٠ هـ / ٩١٢ م) – المسالك والممالك – مطبعة بريل – ليدن – د.ت .

(١٧) الخطيب البغدادي: الحافظ أبي بكر أحمد بن علي (ت ٤٦٣ هـ /١٠٧١م) – تاريخ بغداد أو مدينة السلام – دار الكتب العلمية – بيروت – لبنان – د.ت .

(١٨) الدمشقي: شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أبي طالب الأنصاري الصوفي (ت ٧٢٧ هـ / ١٣٢٧م) – نخبة الدهر في عجائب البر والبحر – تحقيق ميرن – ليبزج – ١٩٢٣م .

(١٩) الدمشقي: أبو الفضل جعفر بن علي (ت٥٧٠هـ / ١١٧٤م) – الإشارة إلى محاسن التجارة – تحقيق البشري الشوريجي – مكتبة الكليات الأزهرية – مصر – ١٣٩٧هـ / ١٩٧٧م .

(٢٠) الدينوري: أبو حنيفة بن داوود (ت ٢٨٢ هـ / ٨٩٥ م) – الأخبار الطوال – تحقيق السيد عبدالمنعم عامر – القاهرة – ١٩٦٠م .

(٢١) راضي: عبدالحكيم ، محمود فؤاد ، جمال العسكري – أوراق بغداد – الشركة الدولية للطباعة – القاهرة – ٢٠٠٣م .

(٢٢) ابن رسته: أبو علي أحمد بن عمر (كان حياً سنه ٢٩٠هـ / ٩٠٢ م) – الأعلاق النفيسة – مطبعة بريل – ليدن – ١٣٠٩هـ / ١٨٩٢م .

(٢٣) سليمان التاجر: أخبار الصين والهند ومعه كتاب أبي زيد السيرافي – تحقيق إبراهيم خوري – مطبعة دار الموسم – بيروت – د.ت .

(٢٤) شاكر: محمود – موسوعة تاريخ الخليج العربي – دار أسامة للنشر والتوزيع – الأردن – عمان – ٢٠٠٣م .

(٢٥) الشامي: أحمد عبدالحميد – العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى – مكتبة نهضة مصر – القاهرة – ١٩٧٨م .

(٢٦) الطبري: أبو جعفر محمد بن جرير بن يزيد الآملي (ت ٣١٠ هـ / ٩٢٢ م) – تاريخ الرسل والملوك – تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم – دار المعارف – القاهرة – ١٩٦٧م .

(٢٧) العاني: عبدالرحمن عبدالكريم – تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية – تقديم صالح العلي – دار الحكمة – لندن – ط١ – ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م .

(٢٨) عبد الحليم: رجب محمد – العمانيون والملاحة والتجارة ونشر الإسلام منذ ظهوره إلى قدوم البرتغاليين – مكتبة العلوم – مسقط – ١٩٨٩م .

(٢٩) عبد اللطيف: أحمد توني – العلاقات الدبلوماسية للخلافة العباسية من عام ١٣٢ – ٢٣٢ هـ رؤية حضارية – مركز الإسكندرية للكتاب – مصر – ٢٠٠٤م .

(٣٠) عثمان: شوقي عبد القوي – تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية – سلسلة كتاب عالم المعرفة – الكويت – العدد ١٥١ – ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م .

(٣١) أبو عزة: عبدالله – الخليج العربي في العصر الإسلامي دراسة تاريخية وحضارية – مكتبة الفلاح – الكويت – ١٤٢١هـ – ٢٠٠١هـ .

(٣٢) العسكري: سليمان إبراهيم – التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي – مطبعة المدني – القاهرة – د.ت .

(٣٣) العلي: صالح أحمد – التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري – مطبعة المعارف – بغداد – ١٩٥٣م .

(٣٤) العمادي: محمد حسن عبدالكريم – التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام حتى القرن ٥ﻫ – مؤسسة حمادة – إربد – الأردن – ١٩٩٧م .

(٣٥) عمر: أحمد مختار – معجم اللغة العربية المعاصر – عالم الكتاب – القاهرة – ٢٠٠٨م .

(٣٦) فهمي: نعيم زكي – طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب – القاهرة – ١٩٧٣م.

(٣٧) الفيروزآبادي: مجد الدين محمد بن يعقوب الشافعي (ت ٨١٧ هـ /١٤١٥م) – القاموس المحيط – دار الفكر – بيروت – ١٣٩٨هـ /١٩٧٨م.

(٣٨) القحطاني: سعيد عبدالله – موانئ الجزيرة العربية على الخليج العربي في العصر العباسي إلى نهاية القرن الرابع الهجري – الندوة العالمية الخامسة لدراسات تاريخ الجزيرة العربية – جامعة الملك سعود – كلية الآداب – الرياض – ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٣م .

(٣٩) تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة التاسع والعاشر للميلاد – دارة الملك عبدالعزيز – الرياض – المملكة العربية السعودية – ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م.

(٤٠) القزويني: أبو عبدالله زكريا بن محمد بن محمود الأنصاري (ت٦٨٢ هـ / ١٢٨٣م) – آثار البلاد وأخبار العباد – دار صادر – بيروت – ١٩٦٩م .

(٤١) قلعجي: قدري – الخليج العربي – مطابع دار الغد – القاهرة – ١٣٨٥هـ / ١٩٦٥م .

(٤٢) القلقشندي: أبو العباس أحمد بن علي (ت ٨٢١ هـ / ١٤١٨م) – صبح الأعشى في صناعة الإنشاء – المؤسسة المصرية للتأليف والترجمة والنشر – القاهرة – د.ت .

(٤٣) قمر: محمود أحمد محمد – دور البحرين في الملاحة والتجارة الإسلامية من صدر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية – عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية – مصر – ط١– ١٩٩٧م.

(٤٤) القوصي: عطية – تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين – دورية محكمة تصدرها جامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية – العدد ١٨ – رجب ١٤٠٠هـ / يونيو ١٩٨٠م .

(٤٥) الكبيسي: حمدان – أسواق بغداد حتى بداية العصر البويهي – منشورات وزارة الثقافة والفنون – العراق – ١٩٧٩م .

(٤٦) لسترنج: جي – بغداد في عهد الخلافة العباسية – ترجمة بشير فرنسيس – بغداد – ١٩٣٦م .

(٤٧) متز: آدم – الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري – ترجمة محمد عبدالهادي أبو ريدة – دار الكتاب العربي – بيروت – لبنان – ط ٥ – د.ت .

(٤٨) محمد: خالد سالم – ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية – الكويت – ط١ – ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م .

(٤٩) المسري: حسين علي – العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي – دار الحداثة – بيروت – ١٩٨٢م .

(٥٠) تجارة العراق في العصر العباسي – ذات السلاسل – جامعة الكويت – ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م .

(٥١) مسعود: جبران – الرائد معجم لغوي – دار العلم للملايين – بيروت – ط٢ – ١٩٦٧م .

(٥٢) المسعودي: أبو الحسن علي بن الحسين بن علي بن عبدالله الشافعي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) – مروج الذهب ومعادن الجوهر – تحقيق محمد محيى الدين عبدالحميد – دار المعرفة – بيروت – د.ت

(٥٣) المقدسي: شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر البنّا الحنفي المعروف بالبشاري (ت ٣٧٥ هـ / ٩٨٥ م) – أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم – مكتبة مدبولي – القاهرة – ط٣ – ١٤١١هـ / ١٩٩١م .

(٥٤) المقدسي: المطهر بن طاهر – (ت نحو ٣٥٥ هـ / ٩٦٦ م) – البدء و التاريخ – القاهرة – د.ت.

(٥٥) ابن منظور: جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم بن علي بن أحمد بن أبي القاسم الأنصاري المصري (ت ٧١١هـ / ١٣١١م) – لسان العرب – دار صادر – بيروت – ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م .

(٥٦) النقيرة: محمد عبدالله – انتشار الإسلام في شرق أفريقيا ومناهضة الغرب له – دار المريخ للنشر – الرياض – ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م .

(٥٧) نيكول: دى – صناعة وتجارة الأسلحة في جنوب الجزيرة العربية في العهد الإسلامي الأول – حصاد ندوات الدراسات العمانية – منشورات وزارة التراث القومي والثقافة – عمان – المجلد السابع – ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م .

(٥٨) ياقوت الحموي: شهاب الدين أبو عبدالله ياقوت بن عبدالله الرومي البغدادي (ت ٦٢٦ هـ / ١٢٢٨ م) – معجم البلدان – دار صادر – بيروت – د.ت .

(٥٩) اليعقوبي: أحمد بن أبي يعقوب واضح الكاتب (ت ٢٨٤ هـ / ٨٩٧ م) – كتاب البلدان – مطبعة بريل – ليدن – ١٨٩٣م .

الأجنبية :

(٦٠) Palmer,E.H.,M.A. : Haroun Al Raschid Caliph of Bagdad , London : Marcus Ward & co. , Chandos street , and Royal Ulster works Belfast ١٨٨١ .

(٦١) Heyd.w : Histoire Du Commerce Du Levant au Moyen age ٢ vols , Leipzig , ١٩٢٥.

(٦٢) Robert S.Lopez and Irving W.Raymond : Medieval Trade in the Mediterranean world, New York Columbia University Press ١٩٥٥ .

* * *

The Impact of Baghdad'sEmergence on Commercial Growth in the Arabian Gulf Ports until the End of the First Abbasid Period (145-232 AH/ 762-847 AD)

Dr. Lamya' AbdulraHman Al-SaaliH
Assistant Professor – Department of History and Ancient Civilizations College of Arts - Princess Nourah bint AbdulraHman University

Abstract:

The Arabian Gulf and the Red Sea, since time immemorial, used to alternate sovereignty on the maritime international trade routes between the East and the West. However, with the emergence of theAbbasid State in 132 AH/ 749 AD and the transfer of the Islamic Caliphate capital from Damascus to Baghdad which was founded by the Caliph Abu Ja`far Al-ManSoor in 145 AH/ 762 AD, commercial activities moved from the Red Sea to the Arabian Gulf. This assisted the Gulf and its ports to regain their economic status and their international commercial reputation. Accordingly, commerceflourished in the Gulf, and the two rivers Tigris and Euphrates linked Baghdad, the capital, to the ports of Basra, Apologus and Siraf. The maritime navigation thrived and goods and commodities started to pour in. The Abbasid Caliphs and senior statesmen were keen to provide for the basic and luxurious needs of the State from the Far East and East Africa. They were also able through their gigantic efforts to safeguard the ports and the maritime navigation routes from sea dangers, pirates, and the like.

In this study, the researcher tackles the commercialimpacts of Baghdad'semergence on the Arabian Gulf and its ports. The researcher also refers to the most important exports and imports, the dangers that faced commerce routes, and the great efforts that were exerted by the Abbasid Caliphs in safeguarding maritime navigation from those dangers. Furthermore, the researcher mentions the efforts of those Caliphs in protecting their trade, which was closely related to the security of the Arabian Gulf and its outlets and ports.

Arabic References

1- AbdulHaleem, R. (1989). *The Omanis and navigation, commerce, and spreading Islam since its advent until the arrival of the Portages*. Muscat: Maktabat Al-Uloom.

2- AbdullaTeef, A. (2004). *The diplomatic relations of the Abbasid Caliphate from 132-232 AH: A cultural vision*. Egypt: Markaz Alexandria li Al-Kitaab.

3- Abu Azzah, A. (2001). *The Arabian Gulf in the Islamic Age: A historical, cultural study*. Kuwait: Maktabat Al-FalaaH.

4- AHmad, J. (1999). Historical relations between the Arabian Peninsula and China since the advent of Islam until the beginnings of the Twentieth Century.*Gulf and Arabian Peninsula Studies*, (92).University of Kuwait.

5- AHmad. S. (1974).*Arab-India relations*. N. Zeyaadah (Trans). Al-Daar Al-MuttaHidah.

6- Al-A`zhami, A., & Al-Kubaysi, H. (1988).*Studies in the Arabian-Islamic economy*. Baghdad: MaTba`at Al-Ta`leem Al-Aali.

7- Al-Aani, A. (1999). *History of Oman in the First Islamic Ages, and the role of its inhabitants in the Eastern Area of the Arabian Gulf and in Islamic navigation and Trade*. S. Al-Ali (Ed.). London: Daar Al-Hikmah.

8- Al-Ali, S. (1953). *Social and economic systemizations in Basra in the First Hijri Century*. Baghdad: MaTba`at Al-Ma`aarif.

9- Al-Aloosi, A. (n.d.). *Iraq maritime trade with Indonesia until the ends of the Seventh Hijri Century*. Iraq: Ministry of Culture and Information.

10- Al-ASfahaani, A. (1322). *Al-Aghaani*. Cairo: MaTba`at Al-Taqaddum.

11- Al-Askari, S. (n.d.).*Commerce and navigation in the Arabian Gulf during the Abbasid Period*. Cairo: MaTba`at Al-Madani.

12- Al-Bilaadhiri, A. (1956). *FutooH al-buldaan*.Cairo: Maktabat Al-NahDHah Al-MiSreyyah.

13- Al-Deenoori, A. (1960). *Al-Akhbaar al-Tiwaal*. S. Aamir (Ed.). Cairo: (n.p.).

14- Al-Dimashqi, J. (1977). *Al-Ishaarah ila maHaasin al-tijaarah*. B. Al-Shawreeji (Ed.). Egypt: Maktabat Al-Kulleyyat Al-Azhareyyah.

15- Al-Dimashqi, M. (1923).*Nukhbat al-dahr fi aajaa'ib al-barr wa al-baHr*. Mairn (Ed.). Leipzig: (n.p.).

16- Al-Fayroozabaadi, M. (1978).Al-Qamoos al-muHeeT. Beirut: Daar Al-Fikr.

17- Al-Hamawi, Y. (n.d.). *Mu`jam al-buldaan*. Beirut: Daar Saadir.

18- Al-Idreesi, M. (n.d.).*Nuz-hat al-mushtaaq fi ikhtiraaq al-aafaaq*. Cairo: Daar Al-Kitaab.

19- Al-Imaadi, M. (1997).*Commerce and its routes in the Arabian Peninsula after Islam until the 4th Century*. Irbid: Mu'assasat Hamaadah.

20- Al-ISTakhri, I. (n.d.). *Al-Masaalik wa al-mamaalik*. M. Jaabir (Ed.). Cairo: Daar Al-Qalam.

21- Al-JaaHizh, A. (1948). *Al-Bayaan wa al-tabyeen*. A. Haaroon (Ed.). Cairo: Lajnat Al-TaHqeeq wa Al-Tarjamah wa Al-Nashr.

22- Al-Jawhari, I. (1979). *Al-SiHaaH* (2nd ed). A. ATTaar (Ed.). Beirut Daar Al-Ilm li Al-Malaayeen.

23- Al-Kharaasaani, U. (n.d.). Al-Masaalik wa al-mamaalik. Leiden: MaTba`at Brill.

24- Al-KhaTeeb, A. (n.d.). *History of Baghdad or the city of peace*. Beirut: Daar Al-Kutub Al-Ilmeyyah.

25- Al-Kubaysi, H. (1979). *Baghdad markets until the beginning of the Bowaihi Period*. Iraq: Ministry of Culture.

26- Al-Maqdisi, M. (1991).*AHsan al-taqaaseem fi ma`rifat al-aqaaleem* (3rd ed.). Cairo: Maktabat Madbooli.

27- Al-Maqdisi, T. (n.d.). *Al-Bad' wa al-taareekh*. Cairo: (n.p.).

28- Al-Mas`oodi, A. (n.d.).*Murooj al-dhahab wa ma`adin al-jawhar*. M. AbdulHameed (Ed.). Beirut: Daar Al-Ma`rifah.

29- Al-Misri, H. (1982). *The political and economic relations between Iraq and the Arabian Gulf Region*. Beirut: Daar Al-Hadaathah.

30- Al-Naqeerah, M. (1982).*Spread of Islam in East Africa, and West opposition to it*. Riyadh: Daar Al-Mirreekh.

31- Al-QaHTaani, S. (2003).*Arabian Peninsula ports on the Arabian Gulf in Abbasid Period until the end of the 4^{th} Hijri Century* (The Fifth International Symposium on the History of Arabian Peninsula Studies). King Saud University, Riyadh.

32- Al-Qalqashandi, A. (n.d.). *SubH al-a`sha fi Sina`at al-insha'*. Cairo:Al-Mu'assasah Al-MiSreyyah li Al-Ta'leef wa Al-Tarjamah wa Al-Nashr.

33- Al-Qazweeni, Z. (1969). Aathaar al-bilaad wa akhbaar al-ibaad. Beirut: Daar Saadir.

34- Al-QooSi, A. (1980). Gulf trade between ups and downs in the 2^{nd} and 3^{rd} Hijri Centuries.*Kuwait University and the Kuwait Geographical Society,* (18).

35- Al-Shaami, A. (1978). *Commercial relations between Gulf States and Far East Countries and the effect of that on some cultural aspects in the middle ages*. Cairo: Maktabat Al-NahDHah Al-Islaameyyah.

36- Al-Taajir, S. (n.d.).*Akhbaar al-Seen wa al-hind*. I. Khoori (Ed.). Beirut: Daar Al-Mawsim.

37- Al-Tabari, M. (1967).*Taareekh al-rusul wa al-mulook*. M. Ibraheem (Ed.). Cairo: Daar Al-Ma`aarif.

38- *Al-TabaSSur bi al-tijaarah* (2^{nd}ed). H. Abdulwahhaab (Ed.). Cairo: Lajnat Al-Ta'leef wa Al-Tarjamah wa Al-Nashr.

39- Al-Ya`qoobi, A. (1983).*Kitaab al-buldaan*. Leiden: MaTba`at Brill.

40- Anees, I., & AbdulHaleem M., et al. (1972).*Al-Mu`jam al-waseeT*. Cairo: (n.p.).

41- *Arabian Peninsula trade during the 3^{rd} and 4^{th} Hijri Centuries corresponding to the 9^{th} and 10^{th} Gregorian Centuries*. (2004). Riyadh: King Abdulazeez Foundation for Research and Archives.

42- Fahmi, N. (1973). *Routes of international trade and its stations between the East and West*. Cairo: (n.p.).

43- Hawraani, G. (n.d.). *Arabs and navigation in the Indian Ocean during ancient times and the beginnings of the Middle Ages*. S. Bakr. Cairo: The Anglo-Egyptian Bookstore.

44- Ibn BaTTooTah: M. (n.d.). *RiHlat Ibn BaTTooTah*. Beirut: Daar Al-Kutub Al-Ilmeyyah.

45- Ibn Hawqal, M. (n.d.).*Soorat al-arDH*. Beirut: Daar Maktabat Al-Hayaah.

46- Ibn Manzhoor, M. (1990).*Lisaan Al-Arab*. Beirut: Daar Saadir.

47- Ibn Rustah, A. (1892). *Al-A`laaq al-nafeesah*. Leiden: MaTba`at Brill.

48- *Iraq trade during the Abbasid Period*.(1982). Kuwait University, Dhaat Al-Salaasil.

49- Lsitring, G. (1936). *Baghdad in the Period of the Abbasid Caliphate*. B. Francis (Trans). Bagdad: (n.p.).

50- Mas`ood, J. (1967).*Al-Raa'id: Mu`jam lughawi* (2nd ed.). Beirut: Daar Al-Ilm li Al-Malaayeen.

51- Mitz, A. (n.d.). *Islamic civilization in the 4th Hijri Century* (5th ed.). M. Abu Reedah (Trans). Beirut: Daar Al-Kitaab Al-Arabi.

52- MuHammad, Kh. (1982). *Arabian Gulf pilots and their navigational books*. Kuwait: (n.p.).

53- Nicole, D. (1980). Manufacture and trade of arms in the South of the Arab Peninsula during the First Islamic Age.*The Ministry of National Heritage and Culture, 7*, Oman.

54- Qal`aji, Q. (1965).*Arabian Gulf*. Cairo: Daar Al-Ghad.

55- Qamar, M. (1997).*The Role of Bahrain in Islamic navigation and trade at the onset of Islam until the fall of the Abbasid Caliphate*. Egypt: Ayn li Al-Dirasaat wa Al-BuHooth Al-Insaaneyyah wa Al-Ijtimaa`eyyah.

56- RaaDHi, A., & Fu'aad, M. (2003).*Jamaal al-askari*. Cairo: Al-Sharikah Al-Dawleyyah li Al-Tiba`ah.

57- Shaakir, M. (2003).*The encyclopedia of Arabian Gulf history*. Amman: Daar Usaamah.

58- Umar, A. (2008). *Arabic language contemporary dictionary*. Cairo: Aalam Al-Kutub.

59- Uthmaan, Sh. (1990). Indian Ocean trade in the Age of Islamic supremacy.*Serial of Kitaab Aalam Al-Ma`rifah*, (151). Kuwait.

* * *